Informations importantes du forum

ATTENTION : NOUVEAU FORUM sur en cliquant ici, fermeture le 19/12 de la V3.

[ZX] Changement d'un joint de culasse sur une ZX 1.9D

Auteur	Message

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 01 Déc 2006, 19:59 Sujet du message: [ZX] Changement d'un joint de culasse sur une ZX 1.9D

citer editer

Citation:

Voilà le tuto est disponible ici :

http://www.citroen-compactes.com/Download/Tutorial/ZXJointCulasse.pdf

Et dans la rubrique "Manuels Disponibles" en tête de base de connaissances.

Post fermé.

Un grand merci à Karapitchou

Bonjour à tous

ZX Break 1.9D de 1996 220 000 km moteur XUD9A Pas de turbo, pas de clim, pas de direction assistée (si si ça existe)

Plein de bulles qui remontent dans le vase d'expansion, je crois que la messe de mon JdC est dite

Je suis tenté de le faire moi-même, mais ça m'impressionne pas mal quand même Alors toutes vos explications seront les bienvenues pour voir si je me lance ou pas.

Si je le fais, je l'étalerai sur plusieurs week-end : je me donne du temps mais par contre j'ai ce besoin de bien comprendre ce que je fais.

Je n'ai pas encore tout lu, mais je vais puiser là :
- CneNemmo : http://www.planete-citroen.com/forum/showthread.php?t=33462
- Schwarzy : http://www.planete-citroen.com/forum/showthread.php?t=9407&highlight=culasse
- Luther : http://www.citroen-compactes.com/forum/viewtopic.php?t=7999
- Eprouver/Rectifier : http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet372518.htm#t14489832
- Pat : Tuto sur la distri de la 306 (je ne donne pas le lien, ce Tuto est mondialement connu)
- Haynes : sa revue (mondialement connue aussi)

Je vous poserai mes prises de tête au fur et à mesure de mes lectures dans les jours qui viennent. Merci pour votre participation

NB : la première chose que je vais m'acheter, c'est un APN avec un bon mode macro pour les photos lorsque je serai bloqué

Mon pense-bête :

- je prends des photos lors du démontage pour faciliter le remontage
- je ne change pas la courroie (15 000 km)
- puits des vis de culasse : nettoyage avec une vis entaillée + soufflette
- vis de culasse : vis neuves + graissage à l'huile Lesieur au chiffon. Utiliser la méthode de serrage de la notice fournie avec le joint.

Edit : finalement j'ai graissé au WD40 et utilisé la méthode de serrage du Haynes.

Dernière édition par KaraPitchou le 29 Déc 2006, 12:52; édité 27 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Posté le: 01 Déc 2006, 20:12 Sujet du message:

citer editer

Sur le serrage il y a quelque chose qui m'étonne :

le couple de serrage indiqué est de 7 daN.m puis 140° (on m'a conseillé de faire 3 passes : 7 daN.m, puis 70°, puis 70°). ça doit faire un couple de serrage énorme, non?
Je dis ça parce que j'ai l'impression que si je rajoute presque un demi-tour à un écrou de roue par exemple serré à 9 daN.m, ça doit serrer grave.

Or j'ai lu sur un Topic qu'on pouvait serrer la culasse à 10 daN.m : ça je vois ce que ça fait, c'est pas non plus énorme comme

serrage. C'est ça le bon ordre de grandeur?

Edit : j'ai eu la réponse à ma question, c'est parce que les vis de culasse sont élastiques et s'allongent au serrage.

Dernière édition par KaraPitchou le 29 Déc 2006, 12:51; édité 2 fois

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 01 Déc 2006, 20:31 Sujet du message: Re: [Mécanique - 1.9D] Joint de culasse : Do It Yourself or

citer editer

Allez de suite une deuxième question : ma courroie a seulement 15 000 km. Je ne la change pas?

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

Posté le: 01 Déc 2006, 22:33 Sujet du message:

citer editer

Bonsoir KaraPitchou,

Le vent de l'Est m'a rapporté que tu allais entreprende de remplacer ton joint de culasse.
En plus je vois que tu es un lecteur assidu de ma prose, j'en suis ravi.
Apparemment, tu es dans la meme situation que moi il y a 10 mois et tu te poses les meme questions que celles que je me posais à l'époque.

Déjà, tu as les bons outils: la revue Haynes et le (les) forum(s).
Tu vas bientot en avoir un autre:l'APN, indispensable au remontage car plutot que de tout noter, tu fais des photos, ainsi tu n'as besoin de rien repérer, il te suffira de faire quelques vues au fur et à mesure du démontage des différents éléments pour savoir comment tout remonter après.
Pour répondre à tes premières questions:
Pour la courroie, tu la gardes, la mienne je ne l'ai pas changée et étant donné que la tienne n'a que 15 000km, ce serait dommage de la remplacer.
Pour le serrage, le conseil que l'on t'a donné est, je pense, le bon, c'est ce qui est indiqué sur le mode d'emploi du joint.
10 daN.m, je pense que ce n'est pas assez.
J'ai été impressionné par le serrage angulaire, c'est hyper dur et comme j'ai fait le serrage angulaire en me servant de la clé Dynamométrique en guise de bras de levier (je l'avais règlée bien au dela de 10mkg), et elle s'est déclenchée (CQFD).

Sinon, tu as raison de te lancer dans l'aventure, tu verras la satisfaction que tu en retireras.

Ma ZX a fait 10 000km depuis que j'ai remplacé le JDC, elle a aujourd'hui environ 305 000km.
J'ai étalé mes réparations sur plusieurs week end comme tu penses le faire mais comme j'avais besoin d'une voiture, je me suis acheté une C4 en attendant.

Je vais me séparer de la C4 bien que ce soit une bonne voiture et garder la ZX.....peu de gens comprennent dans mon entourage....une fois que tu auras fait cette opération à coeur ouvert sur ta voiture tu comprendras.

N'hésite pas à me solliciter, je serai ravi de te donner un coup de main.

A+

_____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

---

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 01 Déc 2006, 23:38 Sujet du message:

citer editer

Le mieu pour le serrage et de se referer a la notice du joint de culasse, ou celle des vis, ou la revu technique.

Mieux vaut evité parfois les on dis douteux que l'on enttend a droite et a gauche, surtout pour une donnée aussi "technique" (mine de rien) que le couple de serrage.

Apres, comparer un serrage sur deux vis de diametre et filetage different, faut se dire pour l'exemple que si tu serre une vis de culasse et une vis de roue a 9mkg et que tu rajoutes 1/2 tour a chaqu'une, elles ne seront pas au final serrées au meme couple.

En fait, cette exemple et la pour dire que parfois on compare des trucs et on en tire des deductions, sans avoir toutes les données, et au final, ce qu'on trouve comme resultat est faux.

Sur mon premier moteur TD, j'ai fait le joint à 220 000kms environ, et j'ai eté jusqu'a 350 000kms sans soucis de culasse.

En plus sa fait vraiment plaisir de faire soit meme une operation de cette envergure, sa apporte pas mal de satisfaction personnelle je trouve.

Aller @++, si tu te lance dans l'aventure, on sera la pour te donner un coup de mais... au moins vertuellement

_____

Revenir en haut profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 02 Déc 2006, 07:43 Sujet du message: citer editer

Merci de vos encouragements et de votre participation à ce Topic
Le retour d'expérience de ceux qui ont tenté le changement du JdC sans être des spécialistes va bien me parler. Avec les conseils des pros en plus, ça doit pouvoir le faire.

Je n'avais pas pensé que les photos prises au démontage pouvaient me servir à moi-même pour me faciliter le remontage. Je vais commander un APN ce we (tiens c'est bon signe ça, ça veut dire que dans ma tête je suis parti pour faire).

Effectivement, depuis que j'ai découvert PC et CC, je me suis remis à aimer ma ZX. Je suis même plus calme sur la route pour ne pas risquer de perdre bêtement pas un accrochage le travail de mes mains.

Dernière édition par KaraPitchou le 02 Déc 2006, 08:14; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 02 Déc 2006, 07:58 Sujet du message: citer editer

Pour les 10 vis de la culasse : je suis parti pour les changer. Le serrage semble plus facile avec des vis neuves car elles peuvent s'allonger plus facilement. Vous confirmez?

Pour les lubrifier au revissage, j'hésite entre :
- l'huile moteur (il me semble l'avoir lu quelque part)
- l'huile de cuisine (cf. Pat)
- de la graisse au cuivre (j'ai)
- une autre graisse haute température (j'ai pas)
- du WD40 (pourquoi pas?)

On m'a conseillé pour le serrage angulaire de ne pas acheter de clef angulaire, mais de répérer la position des vis au feutre. ça me semble bien ça, non?

Il faudra que j'achète un embout Torx de 55 : Facom obligatoire ou du Nortoto ça suffit?

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

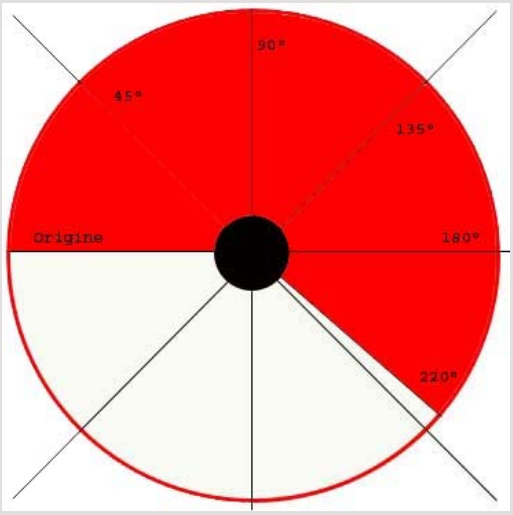
Posté le: 02 Déc 2006, 08:49 Sujet du message: citer editer

Je te conseille également de mettre des vis neuves, tu auras une élasticité "garantie" et le couple sera mieux respecté.
pour info, j'ai payé mes 10 vis 28€ HT et le joint 39€ HT (pas de remise particulière).
En ce qui concerne la lubrification au serrage,j'ai mis de l'huile moteur (sans excès car les trous de filetage sont borgnes).
Auparavent, j'ai "nettoye" le filetage en réalisant ce petit outil (conseil de Pat) avec une ancienne vis limée pour réaliser deux faces plates:

ça permet de racler les fonds de filet, ensuite si tu as une souflette tu souffles (attention à ce que des particules n'aillent pas dans les trous à eau du bloc), sinon,tu fais comme moi, avec l'aspirateur.

Pour la clé angulaire, il te suffit de la réaliser toi meme avec un secteur gradué sur un bout de carton que tu fixes sur ta clé torx et tu places un repère fixe avec du fil de fer:

Sur la TD, le serrage est à 220° après le premier passage à la clé dynamométrique.



bon courage.

_____

ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 02 Déc 2006, 09:13 Sujet du message: citer editer

Tu as bien fait de prendre toutes ces photos, le coup des vis à méplat.
Je suis justement en train d'éplucher ton Topic. Pour l'embout Torx de 14 cm FACOM tu dis à un moment qu'il n'était pas adapté quand la rampe était en place. Embout trop haut?

Je passerai cet AM jeter un coup d'oeil chez Nortoto :quels conseils sur le choix de l'embout Torx?

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Posté le: 02 Déc 2006, 11:01 Sujet du message: citer editer

En fait, pour l'embout, sa longueur m'a un peu gèné pour le serrage des vis qui sont coté habitacle.
Il faut sacrément de la force pour faire les 220° et je n'avais pas une bonne emprise sur le haut de mon bras de levier car il touchait l'habitacle.
Il est possible aussi que le moteur était trop penché vers l'arrière et que ça a gèné.
Cela dit j'y suis arrivé.
A l'origine je comptais faire le serrage angulaire en une seule fois mais c'était tellement dur que je l'ai fait en deux fois.
Pour l'embout, ne pas hésiter, prends du FACOM.
C'est cher, je l'ai payé 25€ mais c'est incassable.
De plus le carré était adapté à la clé dynamométrique et au cliquet FACOM que je possède.
D'autant que je vois que tu n'as que des diesels peugeot, ce doit etre la meme clé pour tous..

Sinon, je ne sais pas si c'est important, mais pour le desserage, respecte l'ordre indiqué dans la revue (l'inverse du serrage) et fais le progressivement.

_____

Age: 47

ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 02 Déc 2006, 11:47 Sujet du message: citer editer

Merci CneNemmo,

je vais commencer à regarder s'il n'y a pas des embouts un peu moins haut. Sinon pour le serrage, mon mécano (sympa) m'a conseillé de faire le serrage angulaire en 2 passes, c'est justement ce que tu as fait. Je n'y suis pas encore, mais j'ai noté que sur la notice de ton joint la procédure de serrage était en 5 passes avec desserrage intermédiaire.

C'est vrai que la question de pose de savoir s'il faut respecter celle du joint ou celle de la voiture. Mais l'une ou autre ça doit se valoir peu ou prou.

Bon

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 02 Déc 2006, 17:34 Sujet du message: citer editer

Je suis en train de regarder comment piger la distribution.

Pour piger l'AAC et la pompe, j'ai bien compris.

Apparemment pour piger le volant moteur, il suffit d'un forêt de 8, mais pas grand monde le fait me semble-t-il. C'est plus compliqué que ça? En deposant le démarreur c'est plus simple?

CneNemmo, tu as dit :
Ce soir, la courroie de distribution est remontée, j'ai du m'y reprendre à deux fois car la première foir après les 2 tours de moteur, le pigeage du volant moteur n'était pas en phase avec l'arbre à cames et la pompe à injection.
Au bout de la seconde fois c'était OK.

ça ne me plaît pas bien ça : ça peut se décaler? Je pensais qu'en pigeant, on était tranquille?

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

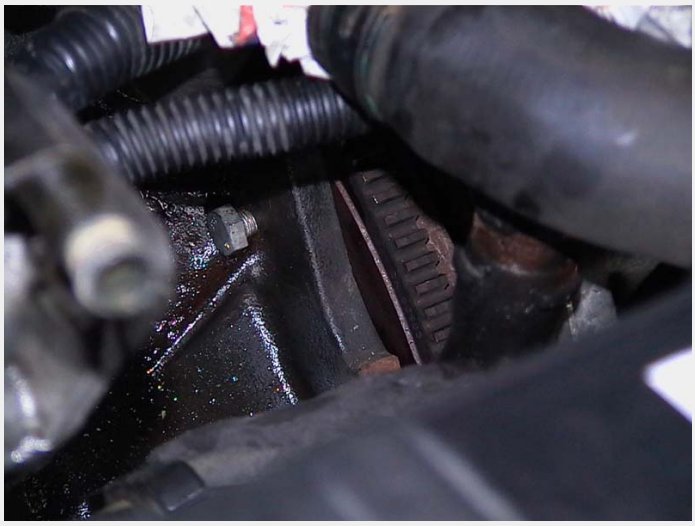
Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

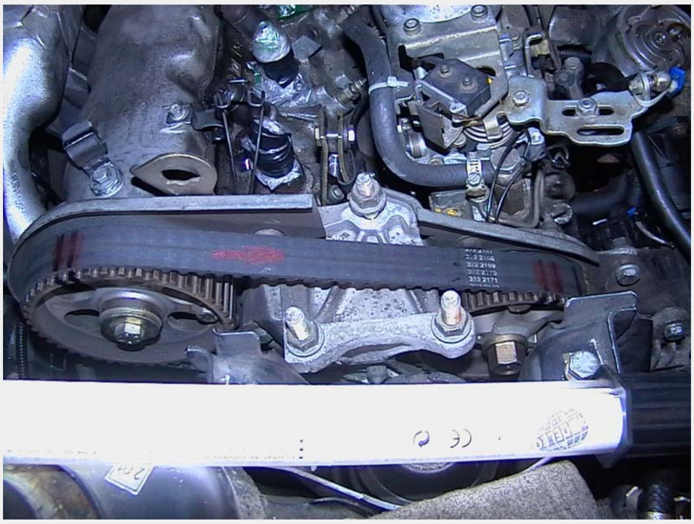
Posté le: 02 Déc 2006, 19:51 Sujet du message: citer editer

Pour ma part, j'ai démonté le démarreur, je voulais le controler, et du coup, le pigeage du Volant Moteur est enfantin à réaliser:



Il faut prendre une vis pas trop longue.

En fait, il ne faut pas craindre un éventuel décalage, dans mon cas, si je me souviens bien, il y avait une dent de décalage sur la courroie.
Le pigeage en fait doit servir à ce qu'il n'y ait pas de problèmes du genre les soupapes qui touchent les tetes de piston et à retrouver ses repères précisément si on décale comme je l'ai fait une dent sur la courroie.
Surtout il faut bien marquer la courroie et les engrenages de l'AAC et de la pompe à injection:



J'ai fait le marquage au feutre indélébile, mais il vaut mieux utiliser un marquage moins agressif pour le caoutchouc de la courroie, par exemple du tipex (truc de The Pat).
Remarque: on ne le voit pas bien sur la photo mais l'AAC est pigé et la pompe aussi, et les vis utilisées sont les memes que celle que j'ai utilisée pour piger le volant moteur.
De toute façon, lorsque tu auras tout remonté, tu feras tourner ton moteur à la main plusieurs tours et tu verras si tous les trous sont en face, il faut qu'une fois tout remonté, tu puisses piger l'AAC , la pompe et le volant moteur.
Je crois d'ailleurs que quand tu fais un pigeage complet AAC/pompe et VM, il est inutile de repérer la courroie (enfin qui peut le + peut le moins).

____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 02 Déc 2006, 20:37 Sujet du message: citer editer

OKi, c'est donc rassurant si je m'y perds à un moment donné :
à la fin du montage de la courroie, je repige l'AAC, la pompe et le volant moteur, et là je suis certain que la distribution est bien calée.

A retenir :
Je ferai le marquage de la courroie au Tipex
Je déposerai le démarreur, donc pas besoin de pige compliquée

Tes photos, c'est un régal , j'avais même bien vu les piges

Dernière édition par KaraPitchou le 02 Déc 2006, 20:43; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 02 Déc 2006, 20:41 Sujet du message: citer editer

Ca y est.... Il est conditionné pour le faire

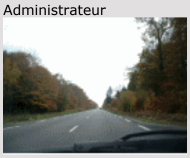
Bon courage
Tu verras, moins compliqué qu'il n'y paraît

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

The Pat
Administrateur



Posté le: 02 Déc 2006, 20:42 Sujet du message: citer editer

Au fait : si t'as besoin de photos du tuto en plus haute résolution, fais signe

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

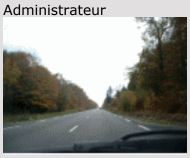
Posté le: 02 Déc 2006, 20:45 Sujet du message: citer editer

Salut Pat,

en parallèle je lis le Topic de Luther, et ce qui m'embête le plus maintenant c'est de devoir intervenir sur les soupapes. Tu conseilles de les démonter, changer les joints, roder... si j'ai bien compris?

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur



Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 02 Déc 2006, 20:49 Sujet du message: citer editer

Salut Marc,

perso, c'est ce que je fais toujours si je mets une culasse de ce kilométrage par terre.
C'est 2 ou 3 heures de boulot mais là tu sais pile poil avec quoi tu repars. Sans compter que niveau souplesse, le gain est quantifiable.

Je pense que le Capitaine caver... Nemmo ( ) ne me contredira pas, il a pourtant longtemps hésité...

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 02 Déc 2006, 20:53 Sujet du message: citer editer

> **CneNemmo a écrit:**
>
> Auparavent, j'ai "nettoye" le filetage en réalisant ce petit outil (conseil de Pat) avec une ancienne vis limée pour réaliser deux faces plates:
>
>

Ce n'est pas tout à fait comme ça je je les réalise, j'essaye de faire quelque chose qui se rapproche du taraud;
Bref, je donne un coup de disqueuse sur le pas de vis, pour faire une saignée.

Je vais illustrer ça

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

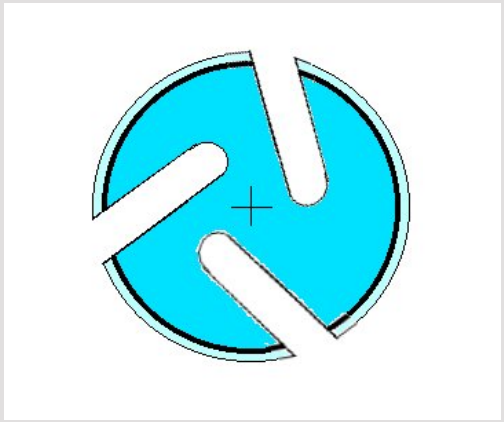
The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 02 Déc 2006, 21:03 Sujet du message: citer editer

Voilà, vue en coupe :



ça marche bien. A préconiser si les filets sont encrassés avec des dépots durs. (fréquent avec certaines huiles moteur)

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 02 Déc 2006, 21:05 Sujet du message: citer editer

OK pour la disqueuse plutôt que la meuleuse, alors.

Pour nettoyer les surfaces de la culasse et du bloc moteur, on peut utiliser de l'acétone, c'est suffisamment neutre pour le joint ?

C'est bon je viens de voir en page 11 du Topic de Luther : OK pour l'acétone.

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Posté le: 02 Déc 2006, 23:20 Sujet du message: citer editer

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

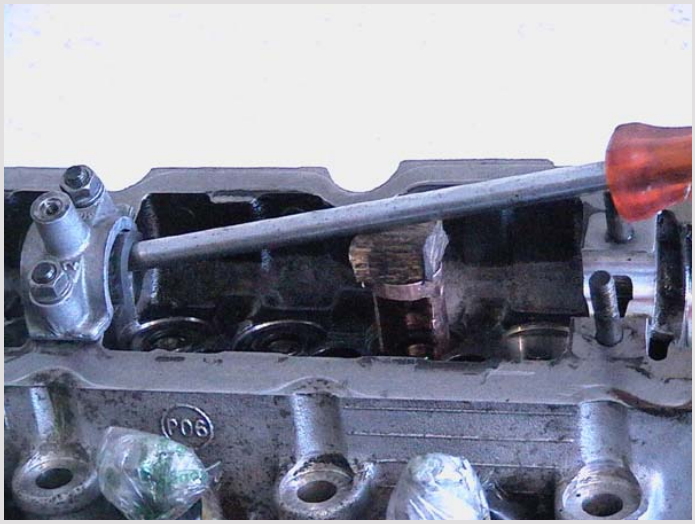
Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

C'est vrai que quitte à y etre, autant tout faire, c'est ce que j'ai fait.
Tu achètes une pochette de joints "haut moteur" autrement appellée pochette de rodage et il y aura tout dedans: joints de queues de soupapes, joints spy de bout d'arbre, joint de couvre culasse, joints prédécoupés divers et variés (il y a du rab).
J'ai payé l'ensemble 50€ HT.

Il te faudra aussi un rodoir de soupapes et de la pate à roder, et te confectionner un outil pour démonter les soupapes comme par exemple:

Que j'ai utilisé ainsi:



Tu remarques le bout de caoutchouc que j'ai mis à l'endroit ou mon tournevis prend appui.
C'est ultrasimple et efficace pour démonter les clavettes.

Il te faudra avant le démontage mesurer tes jeux au soupapes pour éventuellement refaire le jeu en remplaçant les petites cales de réglage.

_____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

Posté le: 02 Déc 2006, 23:23 Sujet du message: citer editer

Pour la vis de nettoyage, c'est vrai que j'ai simplifié, j'ai été paresseux sur ce coup la.

J'ai tout de meme vérifié que mes nouvelles vis pouvaient se visser à la main tranquillement dans les filetages.

_____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 03 Déc 2006, 00:36 Sujet du message:

C'est bien là l'essentiel

Kara, pour le nettoyage du bloc, un bout de tuyau de cuivre écrasé et un peu affuté fait l'affaire pour enlever les gros dépots

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 03 Déc 2006, 10:24 Sujet du message:

Je me sens bien épaulé, je me lance dans l'aventure

Pour commencer dans l'ordre, j'ai commandé l'APN ce matin puis je vais attaquer très calmement sur un premier we (j'accepte toutes les remarques, mais pas que je suis lent hein)

Où publiez-vous vos photos jointes au message? : je ne vois pas de lien vers un serveur comme ImageShack dans vos photos et je crois qu'il n'y a pas d'hébergement sur CC.

Tout d'abord la vérification qu'il faut bien changer le JdC. Vu que ça bulle en permanence dans le vase d'expansion (grosses bulles au ralenti, petites bulles en accélérant), et que j'ai de temps en temps une grosse flaque sous la voiture qui sort par le bouchon du radiateur tout neuf, que les durites durcissent (mais ça j'ai du mal à bien l'évaluer), je suis convaincu que le JdC est mort.

Est-ce que ça vous paraît *indispensable* de confirmer par une mesure du CO2 dans le LdR, ou une prise de compression, ou un test d'étanchéité des chambres?

Ensuite j'ai l'impression que mon JdC est mort de vieillesse et non pas d'un coup de chauffe. Est-ce que je dois quand même changer le calorstat et la sonde de température, qui me semblent bien fonctionner : le radiateur devient brulant d'un coup vers 80°C, et le ventilateur se déclenche vers 90°C. Jamais la température n'est montée au-dessus d'environ 92°C dans les embouteillages (valeurs relevées sur la jauge de température).

Revenir en haut

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

Posté le: 03 Déc 2006, 12:12 Sujet du message:

Tu as raison de te lancer.

Pour ce qui est de la lenteur, je ne te critiquerai pas, en effet nous les "amateurs" (au bon sens étymologique du terme, c'est à dire ceux qui aiment), a chaque étape, nous avons besoin de comprendre et d'analyser ce que nous faisons, donc nous sommes plus lents que les connaisseurs éclairés qui ont déjà fait plusieurs fois l'opération..

Pour ce qui est de mes photos, je les charge sur des pages perso et ensuite, je crée un lien en utilisant les balises images.

Pour ce qui est des tests que tu souhaites fair pour confirmer que ton JDC est HS, je ne sais pas mais à mon avis ce n'est pas la peine.

Pour ma part, j'ai posté ceci sur le forum pour avis et on voit que c'est assez clair:

Enfin, le fait que ton moteur n'ait pas chauffé est un atout, la culasse ne sera pas déformée (je craignais personnellement d'avoir à la

faire rectifier, ce sont des couts supplémentaires).
Pour le remplacement du calorstat et de la sonde, je pense que c'est inutile.
Le calorstat, tu peux à la limite le vérifier dans une casserole d'eau que tu fais chauffer.

A+

____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

Rick
Membre accroc

Inscrit le: 22 Aoû 2005
Messages: 6293
Localisation: Moselle/Thionville

Voitures: Xsara "Pallas - Exclusive" 1.8i 16v. Ex: ZX Aura TD, ZX Prestige 1.4i cassée.

Age: 22

Posté le: 03 Déc 2006, 13:42   Sujet du message: citer editer

Pour gratter le joint de culasse:

J'ai vu dans un magasin des grattoirs pour enlever la glace sur le pare brise les matins. La particularité est qu'au bout ce n'est pas du plastique mais une lame en laiton. On pourrait s'en servir pour gratter le joint?

____
Membre du CSPZX. Comité de Soutien et de Protection de la ZX.
Membre non pratiquant du CCDDS. Comité Contre les Diesels Déguisées en Sportives.
http://rickcity.miniville.fr/

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 03 Déc 2006, 14:54   Sujet du message: citer editer

Bonjour Rick

Le laiton est assez tendre, mais le cuivre seul l'est encore plus.

Je vais retenir la solution d'un bout de tuyau en cuivre de 30 cm, chauffer le bout pour le recuire, puis aplatir cette extrémité au marteau, puis le meuler pas trop en biseau pour faire un petit tranchant.

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 03 Déc 2006, 15:19   Sujet du message: citer editer

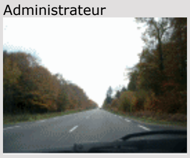
Je pars donc pour laisser le calorstat. Je suis toujours à temps de le changer plus tard si j'ai des doutes.

Pour les tests complémentaires, merci de ton avis Capitaine, ça me conforte dans l'idée de ne pas en faire.
Les problèmes ont commencé cet été :
- j'ai changé le bouchon
- puis je viens de changer le radiateur qui fuyait doucement
maintenant il faut bien que je m'attaque à la cause...

Pour les photos, je vais voir ce que je peux faire avec mon espace perso sur Orange :)

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur



Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 03 Déc 2006, 15:35   Sujet du message: citer editer

Hello,

Tu peux héberger tes images sur imageshack. Le ftp est bien entendu une solution plus fiable, plus pérenne.
http://www.citroen-compactes.com/forum/viewtopic.php?t=18

inutile de recuire le cuivre. Ce sera vraiment trop mou. Garde le écrouï, et écrase le. Pas trop d'angle au tranchant, dans les 70°, sinon s'émousse tres vite.

Ne pas changer le thermostat est à mon sens une fausse économie... ;)

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Leck mi am àrsch !

Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 03 Déc 2006, 16:24 Sujet du message: citer editer

> **The Pat a écrit:**
> Hello,
> Ne pas changer le thermostat est à mon sens une fausse économie...

Je prends note pour le thermostat : je vais commencer par la culasse et on en reparle quand j'entendrai de nouveau le doux bruit de mon 4 cylindres.

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 03 Déc 2006, 17:42 Sujet du message: citer editer

Je devrai déposer les 2 carters supérieurs de la courroie.
Est-ce que je peux laisser le carter inférieur et laisser la poulie du vilebrequin??

Sur la revue Haynes, c'est un peu confus, il faut vraiment tout démonter. Est-ce que la RTA (je ne l'ai pas) permet d'économiser des démontages?

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 03 Déc 2006, 18:41 Sujet du message: citer editer

Pas obligé d'enlever le carter inférieur si tu piges.
Par contre, avant de déposer la courroie une fois moteur pigé, repere quand meme AAC et pompe (cf tuto) pour ta tranquilité d''esprit (nombre de dents entre AAC et pompe).
Ca ne marche que si tu peux être sûr que la courroie ne va pas se décaler sur le pignon de vilo : pour ce faire, il faut que la courroie soit toujours en tension sur ce pignon. L'astuce : passe un sandow dans la courroie, tends le et accroche le à la caisse.

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 03 Déc 2006, 20:41 Sujet du message: citer editer

Merci Pat, je comprends.

Mais maintenant je me dis que puisqu'il faut faire tourner le vilo de 90° (c'est ça?) quand on démonte l'AAC pour éviter la rencontre soupapes/pistons, j'ai certainement intérêt à déposer ma courroie complètement pour éviter de l'abimer quand le vilo va tourner.

CneNemmo pourra aussi donner son expérience sur le sujet pour que je sente un peu les difficultés des 2 solutions (carter inférieur démonté ou pas)

Bonne soirée!

Dernière édition par KaraPitchou le 04 Déc 2006, 07:59; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522

Posté le: 03 Déc 2006, 23:11 Sujet du message: citer editer

J'ai du démonter un peu tout, mais je n'ai pas démonté la poulie de vilebrequin.
Pour ma part, j'ai pigé et je n'ai rien fait tourner jusqu'à la vérification finale (enfin, si, peut etre un peu pour gratter les tetes de pistons...je ne me souviens plus).
Il y a peut etre eu un décalage sur le pignon de vilebrequin, mais comme j'avais les repères sur la courroie, cela m'a permis de voir s'il y avait le bon nombre de dents entre les deux pignons d'AAC et de pompe.
Pour savoir si tout le monde est en phase, il y a le pigeage.
En fait une fois que l'on a tout fini, on s'aperçoit que les craintes que tu formules et que j'ai également pu avoir n'ont pas de raison

Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

d'etre.

Je pense que la prochaine fois que je le ferai, je marquerai la courroie de distri, les pignons d'AAC et de pompe, ensuite, je mettrai le moteur en position de pigeage et je démonterai tout.
Au remontage, il suffit de retrouver la position de pigeage du VM et de l'AAC (surtout si tu refais tes sièges de soupapes, du devras démonter l'AAC et donc perdre le pigeage),la pompe elle ne bouge pas.

Au remontage:
Un peu de réflexion par rapport à la position des soupapes du cylindre 1, tu vois si ça risque de toucher, pigeage de l'AAC s'il a été perdu, pigeage du VM si tu l'as fait tourner.
Tu remontes, tu serres les vis de culasse, tu remets la courroie et tu fais tourner le moteur à la main un ou plusieurs tours pour bien vérifier que tout le monde retrouve sa position de pigeage et le tour est joué.
Au besoin, tu ajustes comme moi qui avais une dent de décalage.
Au deuxième coup c'était bon.

Pour faire tourner le moteur à la main, tu bloques une roue, tu passes une vitesse (la seconde par exemple) et tu fais tourner la seconde roue et le moteur tournera doucement., si ça touche, tu le sentiras sans problème.
Mets une flèche sur la courroie pour savoir dans quel sens tourne la courroie moteur en marche, je crois qu'il faut faire attention de ne pas tourner "à l'envers".

_____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 04 Déc 2006, 00:09 Sujet du message: citer editer

Avec la 5eme vitesse c plus facile.

_____

Revenir en haut profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 04 Déc 2006, 07:54 Sujet du message: citer editer

Merci à tous
Je vais me découper l'opération en 3 phases pour éviter de m'embrouiller :

1) la courroie
2) sortir la culasse
3) réfection du haut moteur. Je sais que je vais faire hurler Pat, mais je pense ne pas le faire. Pour l'instant donc je n'en parle pas, ça me va mieux, et puis je verrai en fonction de ce que je trouve.

Pour la première phase je récapitule :
- je démonte seulement les 2 carters supérieurs
- pour amener en face des trous, je bloque une roue et je fais tourner l'autre dans le sens de la marche 5ème engagée
- je pige le VM (démarreur démonté) puis l'AAC et la pompe.
- je marque la courroie et les pignons au Tipex pour bien repérer le nb de dents entre l'AAC et la pompe. Je marque aussi le sens de rotation de la courroie
- je décroche la courroie (en jouant sur les 2 galets, à voir comment faire)
- j'accroche la courroie avec un sandow
- et voilà

Donc pour cette première phase je pense être au clair si ce n'est :
- faut-il démonter le silentbloc droit et le support moteur?
- si oui, j'accroche le moteur par le haut, ou je mets un cric dessous?
- faut-il démonter complètement le pignon tendeur et le pignon de renvoi?

C'est vrai qu'avec toutes les photos que tu as CneNemmo, lors d'une longue période d'hiver ou tu n'auras pas envie de faire autre chose, un petit Tuto sur tout ça...

Revenir en haut profil mp email

Benja
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 14405
Localisation: Cagnes (06)

Voitures: Xsara VTS HDI Sport

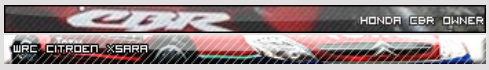
Age: 27

Posté le: 04 Déc 2006, 08:00 Sujet du message: citer editer

> **Citation:**
> un petit Tuto sur tout ça...

Ce serait parfait !
Un grand merci à toi

_____
Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!



Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i

Revenir en haut profil mp email www msnm

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

Posté le: 04 Déc 2006, 08:48 Sujet du message: citer editer

Pour ce qui est du silentbloc, je l'ai démonté et je crois bien que c'est indispensable pour pouvoir enlever ou écarter la plaque de protection en tole de la courroie, plaque qui est contre le couvre culasse et le bloc moteur.
Le Tendeur, je l'ai démonté également mais je ne suis pas sur que ce soit obligatoire (c'est hyper chiant à remonter à cause du ressort et du fait qu'il n'y ait pas accès).
J'ai levé le moteur avec un cric placé dessous.

Cela dit, le fait que ma ZX soit une turbo et la tienne une athmosphérique fait qu'il y a peut etre quelques différences, les mécanos chevronnés sauront peut etre mieux que moi répondre à ces deux points..
Le turbo qui reste accroché à la culasse la rend plus lourde et il y a pas mal de tuyauterie en plus ainsi que l'échangeur air/air, j'en passe et des meilleures.

_____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 04 Déc 2006, 11:53 Sujet du message: citer editer

Pour le démontage ou pas du tendeur, effectivement je veux bien d'autres conseils parce que j'ai l'impression qu'il y a 2 options :

- soit je détends simplement le tendeur, puis j'enlève la poulie de l'AAC pour sortir la culasse. ça peut marcher ça?
- soit si je laisse la poulie de l'AAC (c'est possible?), j'ai l'impression que je suis obligé de sortir les 2 galets pour décrocher la courroie et qu'elle ne gène pas quand je vais sortir la culasse.

Je ne sais pas bien là

Revenir en haut profil mp email

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 04 Déc 2006, 13:12 Sujet du message: citer editer

pour le support moteur sup., c obliger de le deposer.

Le mieu est de caler le moteur par dessous.

J'ai pas de photo sous la main mais je pense qu'il y a un un galet a virer, (surement le tendeur), ou au moins d'enlever des vis de fixation.

_____

Revenir en haut profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 04 Déc 2006, 14:30 Sujet du message: citer editer

> **habibzx a écrit:**
> pour le support moteur sup., c obliger de le deposer.
>
> Le mieu est de caler le moteur par dessous..

Merci habibzx, c'est ce que je ferai.

> **Citation:**
> je pense qu'il y a un un galet a virer, (surement le tendeur), ou au moins d'enlever des vis de fixation.

C'est là que j'aimerais en savoir un peu plus. S'il suffit de le détendre sans le déposer ça m'intéresse. Pat aura certainement un avis éclairé

Revenir en haut profil mp email

Benja
Administrateur

Posté le: 04 Déc 2006, 15:05 Sujet du message: citer editer

> **KaraPitchou a écrit:**
> > **habibzx a écrit:**
> > pour le support moteur sup., c obliger de le deposer.
> >
> > Le mieu est de caler le moteur par dessous..
>
> Merci habibzx, c'est ce que je ferai.

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 14405
Localisation: Cagnes (06)

Voitures: Xsara VTS HDI Sport

Age: 27

> **Citation:**
> je pense qu'il y a un un galet a virer, (surement le tendeur), ou au moins d'enlever des vis de fixation.

C'est là que j'aimerais en savoir un peu plus. S'il suffit de le détendre sans le déposer ça m'intéresse. Pat aura certainement un avis éclairé

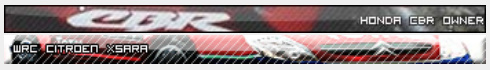
Pour le support moteur gauche (véhicule de face)

et voici celui de la BV/moteur sous la batterie :

Attention les tiges de fixation de SB sont assez fragiles, j'en ai pêté une lors du démontage sur ma Z à l'époque.

_____

Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!



Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i

Revenir en haut profil mp email www msnm

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 04 Déc 2006, 20:12 Sujet du message: citer editer

KaraPitchou a écrit:

> Pour le démontage ou pas du tendeur, effectivement je veux bien d'autres conseils parce que j'ai l'impression qu'il y a 2 options :
>
> - soit je détends simplement le tendeur, puis j'enlève la poulie de l'AAC pour sortir la culasse. ça peut marcher ça?
> - soit si je laisse la poulie de l'AAC (c'est possible?), j'ai l'impression que je suis obligé de sortir les 2 galets pour décrocher la courroie et qu'elle ne gène pas quand je vais sortir la culasse.
>
> Je ne sais pas bien là

Tres simple dans ce cas :

Si possible, une 2eme personne (meme un 'tit n'enfant)
Tu passes ton sandow dans la courroie, et tu le fais tenir au 'tit n'enfant.
Toi, tu comprimes le tendeur : tu le dévisses, tire dessus pour comprimer, et revisse en position compression max. Ta courroie est détentue, tu peux l'enlever de la poulie AàC. (tout en la tendant un peu avec le tendeur pour ne pas la décaler au vilo.)
remercie le 'tit n'enfant.

Sylvester.

_____

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

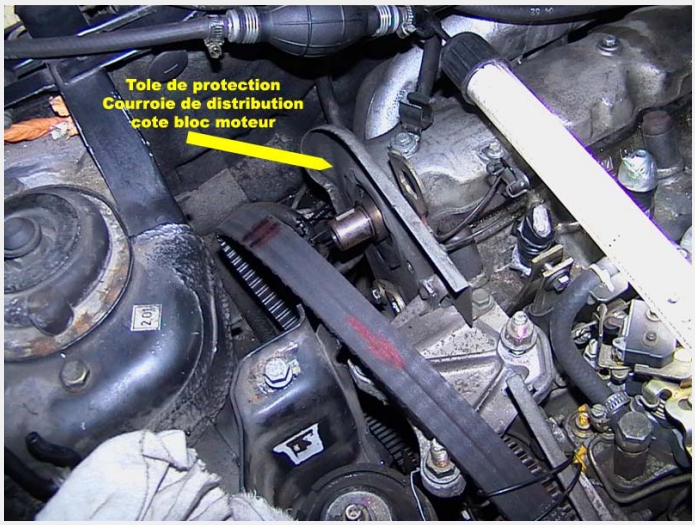
Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

Posté le: 04 Déc 2006, 21:28 Sujet du message: citer editer

Pour ce qui est du tendeur de courroie, je l'ai démonté, mais effectivement, si j'avais pu éviter, ça m'aurait fait gagner du temps.
Pour l'avoir fait, je pense que j'aurais pu éviter et la prochaine fois, je ne le démonterai pas.
J'ai suivi trop scrupuleusement la revue haynes et me suis aperçu à un moment que j'avais démonté trop de choses inutilement, notamment le tendeur qui est hyper chiant à remonter.
En fait j'ai démonté tant de choses car je pensais qu'il fallait oter la tole de protection de la courroie qui est contre le bloc.

Quand au pignon d'AAC, il faut absolument le démonter pour faire passer l'axe sur lequel il est fixé au travers de la tole de protection de la courroie (celle qui est coté bloc moteur)



ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Posté le: 04 Déc 2006, 22:11 Sujet du message: citer editer

The Pat a écrit:

[Tres simple dans ce cas :

Si possible, une 2eme personne (meme un 'tit n'enfant))
Tu passes ton sandow dans la courroie, et tu le fais tenir au 'tit n'enfant.
Toi, tu comprimes le tendeur : tu le dévisses, tire dessus pour comprimer, et revisse en position compression max. Ta courroie est détentue, tu peux l'enlever de la poulie AàC. (tout en la tendant un peu avec le tendeur pour ne pas la décaler au vilo.)
remercie le 'tit n'enfant.

Sylvester.

Age: 48

Bien compris (=bien expliqué!)
J'ai tout sous la main, ça devrait le faire

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 04 Déc 2006, 22:19 Sujet du message: citer editer

Oui CneNemmo, c'est vrai qu'à la lecture de la revue Haynes, il faut tout démonter

Pour la première phase (défaire la courroie de l'AAC), je pense être au point maintenant :
- je soutiens le moteur avec un cric sous le carter d'huile et je démonte le silentbloc
- je démonte les 2 carters supérieurs
- pour positionner les trous de pige, je bloque une roue et je fais tourner l'autre dans le sens de la marche 5ème engagée
- je pige le VM (démarreur démonté) puis l'AAC et la pompe.
- je marque la courroie et les pignons au Tipex et le sens de rotation de la courroie
- j'accroche la courroie avec un sandow
- je comprime le tendeur, la courroie se détend
- je décroche la courroie du pignon de l'AAC

Revenir en haut profil mp email

Benja
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 14405
Localisation: Cagnes (06)

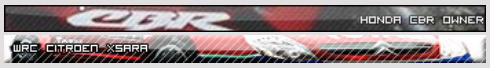
Voitures: Xsara VTS HDI Sport

Age: 27

Posté le: 05 Déc 2006, 07:41 Sujet du message: citer editer

C'est sur qu'écrit comme ça, ça n'a pas l'air dur de faire une distrib !

_____
Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!



Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i

Revenir en haut profil mp email www msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 05 Déc 2006, 08:56 Sujet du message: citer editer

> **Benja a écrit:**
> C'est sur qu'écrit comme ça, ça n'a pas l'air dur de faire une distrib !

Oui, après il faudra mettre en pratique et faire avec les boulons qui refusent de se dévisser

Le but de cette préparation sur le papier c'est de glaner les astuces et d'éviter tout démontage superflu. Merci encore de votre aide

Pour la suite donc (démontage de la culasse) :
- j'enlève préalablement ce qui gêne sur le dessus de la culasse
- j'enlève la rampe d'admission
- j'enlève la rampe d'échappement (soit soutenue soit enlevée suivant que les goujons sortent ou pas)
- je démonte le pignon de l'AAC (la tôle de protection reste en place)
- je desserre les vis de la culasse et je la dépose.

Et les questions :

- la culasse doit être collée. Je suppose qu'on peut la frapper à la massette sans rebond? Sinon j'ai vu qu'on pouvait faire levier avec 2 tringles recourbées : c'est le meilleur système?

- je pense qu'il faut la faire éprouver, car j'ai lu que la fuite de gaz dans le LdR pouvait venir du joint et/ou de micro-fissures dans un passage d'eau.

- je ne pense pas la faire rectifier. Pour finir de nettoyer le plan de joint, un papier au carbure de 800 est-ce vraiment sans risque pour l'étanchéité (micro rayures)?

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993

Posté le: 05 Déc 2006, 12:04 Sujet du message: citer editer

Pour ma part, j'ai été surpris, la culasse est venue toute seule.
Point besoin de forcer pour la désolidariser du bloc, meme pas un coup de massette.
En fait l'outil décrit est plutot pour éviter au gens d'etre tenté de mettre un tournevis plat entre le bloc et la culasse pour les désolidariser.

Pour l'éprouvage, tu verras en fonction de ce que tu vois de l'état de la culasse,je n'ai fait ni éprouver ni rectifier la mienne.

Le nettoyage final a été fait au 800 également, aucun souci.
Au vue des photos que j'ai mises sur PC à l'époque beaucoup on crus qu'elle avait été rectifiée.
Pour ce qui est des fuites par rapport aux microrayures, je ne pense pas qu'il y ait de crainte, de toute façon ,le joint de culasse

pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

comporte des parties destinées à assurer l'étanchéité.

Pour le bloc, il faudra bien boucher les trous afin d'éviter qu'il n'y ait des cochonneries qui y entrent.
Et faire attention, j'avais bouché les trous avec du papier genre sopalin et il y en a un qui est tombé dans le bloc, heureusement, j'ai réussi à le retirer avec un filde fer recourbé.

Je me voyais déjà tout démonter pour le récupérer.

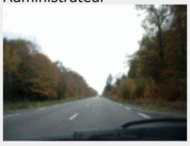
____

ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut

The Pat
Administrateur



Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 05 Déc 2006, 16:17 Sujet du message:

> **CneNemmo a écrit:**
> Et faire attention, j'avais bouché les trous avec du papier genre sopalin et il y en a un qui est tombé dans le bloc, heureusement, j'ai réussi à le retirer avec un filde fer recourbé.

Nous avons un "pauvre pêcheur" parmi nous !

Marc, une inspection méticuleuse du joint pourra peut etre te révéler le passage de la fuite de compression.
Si tu la trouves (j'admet, pas facile à décrypter), tu peux remonter sans épreuve, l'esprit tranquille

____

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues

-_-

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut

Luther
Membre régulier

Inscrit le: 03 Oct 2006
Messages: 615

Age: 26

Posté le: 05 Déc 2006, 16:35 Sujet du message:

si y a des saleté qui tombent dans les troue d'eau du bloc, tu essaie de boucher avec des chiffon toutes les sortie, et tu souffle par le vase d'expension du rad.
Ainsi tu peut sortir la merdasse.

sinon toyau d'arrosage dans le rad, et pression, et hop ca recharche de partout

et ensuite tu souffle pour evacuer l'eau, là je vient de souffler mainenant que tout est remonté, pour evacuer l'eau, puis j'ai mi un peu du LDR, puis resouflé (faut bien sur qu'**une** durite sois debranchée qq part) et comme ca tu purge corectement, le circuit est ensuite bien vide pour recevoir que du LDR

Pour ta culasse moi je te dirai de la faire eprouver tout de meme, histoire d'etre sur, moi je l'ai fait sur mon TD, puis ils ont regardé le plan, il l'ont tres tres bien netoyé

Bonne continuation

Revenir en haut

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 05 Déc 2006, 18:16 Sujet du message:

Grâce à tous vos avis et renseignements, je pense maintenant être au clair dans ma tête sur ce que je dois faire.

Pour l'épreuve de la culasse, je pensais comme dit Pat ne pas la faire si je trouvais la fuite sur le joint. Mais cet exemple m'a fait méditer :
http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet372518.htm#t14496239

Quoiqu'il en soit je verrai une fois le joint démonté.

Dès que j'attaque (dans les 10 jours qui viennent si pas d'imprévu), ou que j'ai une nouvelle question, je vous fais signe

Revenir en haut

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Posté le: 10 Déc 2006, 19:32 Sujet du message:

Bonsoir à tous

J'ai commencé un peu cet après-midi les travaux préparatoires pour déposer cette culasse :
- dépose du silent bloc
- dépose des 2 carters supérieurs de courroie
- dépose du démarreur (et du filtre à air pour accéder à la troisième vis)

Je suis prêt à piger la distribution, la suite le we prochain.

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

op_stop(); ;op_start();

op_stop(); ;op_start();

La courroie est à ras sur le pignon de la pompe à injection

Je n'ai pas cette fameuse plaque de protection, comme déjà vu sur un autre Topic. Je pourrai donc faire l'économie de démonter le pignon de l'AAC, n'est-ce pas?

Pourquoi le boulon est-il marqué en vert? C'est pour indiquer un contrôle particulier?

Dernière édition par KaraPitchou le 10 Déc 2006, 19:40; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

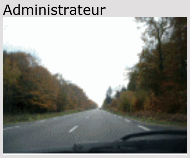
Posté le: 10 Déc 2006, 19:38 Sujet du message: citer editer

J'ai fait le plus facile, pas de soucis jusque là

Je vais acheter cette semaine :
- le joint de culasse (y a-t-il le choix entre fibre et métal ?)
- les vis
- le calorstat

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur



Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 10 Déc 2006, 21:45 Sujet du message: citer editer

Tu pourras en faire l'économie, oui... Sauf si tu décides de changer les joints internes à la culasse

A ce jour, tu as fait le plus difficile : entreprendre de faire ça toi même

Un conseil : à chaque fois que tu déposes un élément, place les vis dans leurs trous respectifs. Ca t'vitera tot ou tard des misères, comme intervertir de la visserie.. ou la perdre.... ou en avoir en rab quand tout est monté.

Le joint, si les métallo-plastique ont donné satisfaction, les métalliques encore plus.

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

---

le ch'gail
Est tombé dans la marmite Citroën...

Inscrit le: 14 Oct 2005
Messages: 9512
Localisation: 78

Voitures: ax 1.4 trs, zx 2.0 16v ACAV en cours de remise en forme ^^

Age: 22

Posté le: 10 Déc 2006, 23:08 Sujet du message: citer editer

> **The Pat a écrit:**
> ou en avoir en rab quand tout est monté.

tu connai pas l'optimisation par le gain de poids

____
pieces 16v et volcane à vendre

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Posté le: 11 Déc 2006, 07:31 Sujet du message: citer editer

Pour piger la distribution, j'ai relu le Tuto (un régal de Tuto avec les vis à dévisser en couleur) de Pat sur la distri de la 306 : il est préconisé des vis M8 de 30 et 70 mm de long.

J'ai en stock du 40 et du 80 mm : ça convient, ou c'est trop long et ça risque d'abîmer quelque chose?

Dernière édition par KaraPitchou le 11 Déc 2006, 10:05; édité 2 fois

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Revenir en haut profil mp email

---

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 11 Déc 2006, 13:00 Sujet du message: citer editer

Le tout est d'arriver la les glisser, car trop long tu touchera sur la caisse, et trop court tu attraperas pas ou tres peu les filets sur la culasse.

Le mieu, tu essais des les passé, si sa passe c'est OK, si sa passe pas tu peu recouper tes vis.

Si tu recoupe, fait en sorte d'arondir un peu le debut du filet, et met un ecrou avant de couper, pour qu'une fois coupé, tu devisse l 'ecrou , sa te redressera le premier filet.

Revenir en haut profil mp email msnm

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 11 Déc 2006, 20:32 Sujet du message: citer editer

+1
Mais 10 mm en plus ça doit passer je pense.

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 11 Déc 2006, 20:40 Sujet du message: citer editer

OK, je vois la contrainte : j'essaierai comme ça et je couperai si ça ne passe pas

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 15 Déc 2006, 18:06 Sujet du message: citer editer

C'est le WE....
Faut sortir la caisse à outils !

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 16 Déc 2006, 08:44 Sujet du message: citer editer

OUi j'étais de sortie hier soir, mais je vais y travailler aujourd'hui : des nouvelles au plus tard en soirée...

Revenir en haut profil mp email

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 16 Déc 2006, 18:01 Sujet du message: citer editer

alors ?

Revenir en haut profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 16 Déc 2006, 18:06 Sujet du message: citer editer

Voilà, voilà ça arrive, c'est tout chaud : quelques photos... puis quelques questions

En commençant par la courroie et ses piges :

L'AAC :
op_stop(); ;op_start();

La pompe (les 2 vis ne sont pas sur une même circonférence, il n'est donc pas possible de visser dans le mauvais trou si on commence par piger la pompe) :
op_stop(); ;op_start();

Le volant moteur (démarreur démonté) :
op_stop(); ;op_start();

J'ai ensuite marqué la courroie au Tipex (PatTechnique)

Les difficultés ont commencé avec le galet tendeur : comme j'ai fait l'économie du démontage du carter inférieur, il faut ruser un peu pour accéder :

Pour la vis du pivot, il y a une encoche circulaire dans le carter inférieur de la taille d'une douille 3/8 et pas plus :

op_stop(); ;op_start();

Après avoir dévissé la 2ème vis qui ne pose pas problème, pour faire pivoter le galet tendeur il faut un carré de 3/8 comme dit Pat et non pas de 1cm (comme dit Haynes). La rallonge doit être miniscule pour passer, j'ai utilisé le cardan de mon coffret :

Mise en place du cardan dans le carré avec un petit tasseau en bois amené par le côté :

op_stop(); ;op_start();

Une fois le cardan en place, le cliquet viendra s'y glisser tout juste pour faire levier :
op_stop(); ;op_start();

J'ai essayé, j'arrive bien à détendre la courroie , ce qui me permettra de la sortir du pignon de l'AAC. Pour l'instant je l'ai laissée en place pour éviter de l'abimer.

J'ai été étonné par la faible tension de la courroie, en appuyant sur le dessus, elle s'enfonce. Je trouve qu'elle est moins tendue qu'une courroie d'accessoires, c'est normal?

Dernière édition par KaraPitchou le 16 Déc 2006, 19:35; édité 2 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Posté le: 16 Déc 2006, 19:02 Sujet du message: citer editer

Le déshabillage de la culasse :

Après avoir déposé le répartiteur d'air, j'ai trouvé un suintement d'huile :

op_stop(); ;op_start();

Il y a 2 fissures dans le joint noir. La même chose de plus près :
op_stop(); ;op_start();

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

A votre avis, c'est le joint du cache-culasse qui fuit?

Dernière édition par KaraPitchou le 16 Déc 2006, 19:36; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 16 Déc 2006, 19:10 Sujet du message: citer editer

Voilà, j'en suis là :
op_stop(); ;op_start();
On voit que le cache-culasse est gras et pas le reste du moteur.

Demain je continue : rampe d'admission, rampe d'échappement...

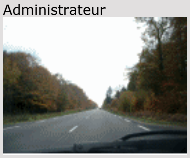
Dans le coffre, tout est rangé, prêt à partir :
op_stop(); ;op_start();

Des colliers comme ça sont-ils réutilisables? :
op_stop(); ;op_start();

J'ai l'impression que la culasse est attachée au support moteur par une vis de ce type (en bas à droite, photo de The Pat). J'aimerais bien en avoir la confirmation avant de dévisser . Je me demande aussi si le support moteur ne va pas gêner pour sortir la culasse :
op_stop(); ;op_start();

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur



Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 17 Déc 2006, 01:00 Sujet du message: citer editer

ça avance...

Nettoie le cache pour connaitre l'origine du suintement. remonte un joint neuf.

le collier : pas de soucis, à remonter avec une tenaille par ex.
le support : enlève le...

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 17 Déc 2006, 03:37 Sujet du message: citer editer

Pas mal les photos.
ca y est là, c'est parti pour de bon !

____

Revenir en haut profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 17 Déc 2006, 09:35 Sujet du message: citer editer

Merci de votre soutien

Je n'avais pas prévu de sortir le support moteur de silent-bloc, j'espère pouvoir y arriver sans sortir la poulie Damper et le carter inférieur.

Et sans que le plongeur me saute des mains.

Je veux bien quelques conseils supplémentaires sur ce support

Revenir en haut profil mp email

Benja
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 14405
Localisation: Cagnes (06)

Voitures: Xsara VTS HDI Sport

Age: 27

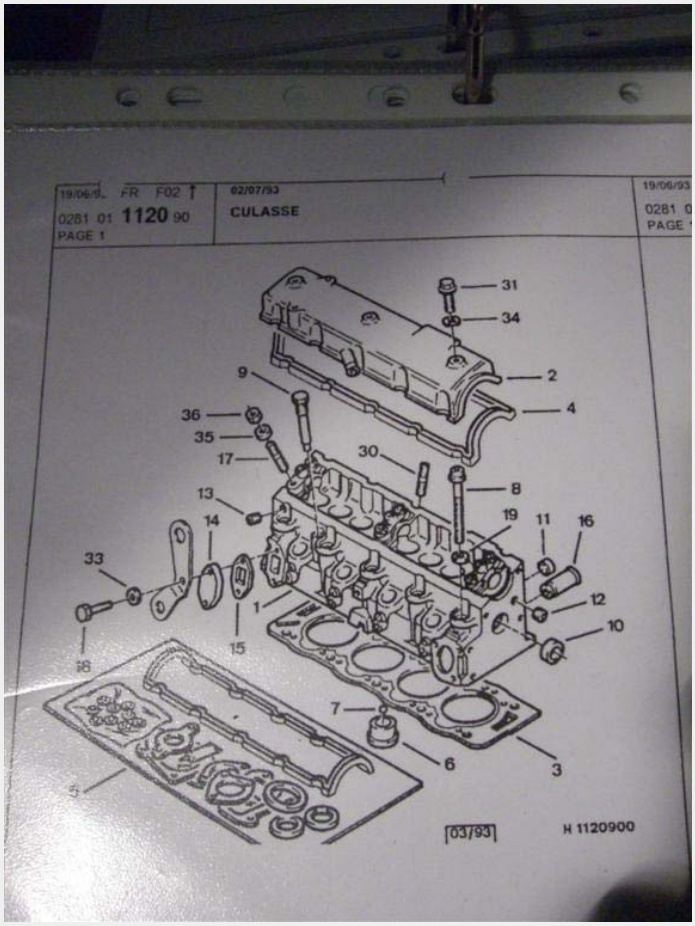
Posté le: 17 Déc 2006, 10:01 Sujet du message:

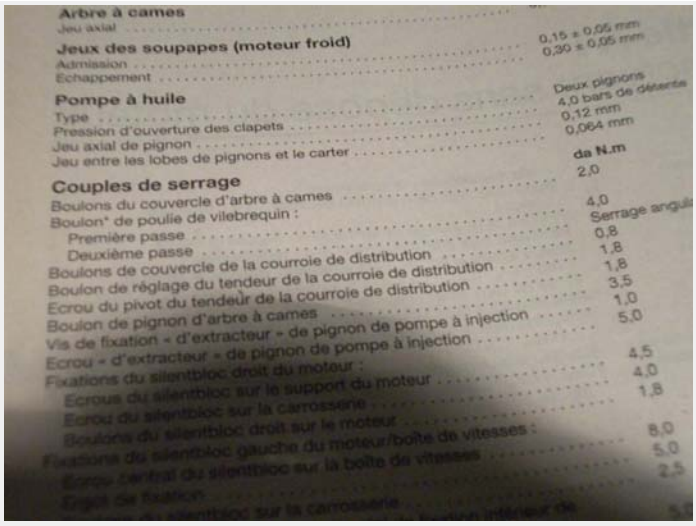
citer editer

Pour ton joint de couvre culasse, voici quelques photos lorsque j'ai changé le mien. Attention au serrage des vis sur le couvre culasse dans la culasse, très doux.

Toutes les photos ici :
http://benj29.free.fr/Images_ZX/Joint_couvre_culasse/

Le plan de démontage/montage :





Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!

Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i

Revenir en haut profil mp email www msnm

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 17 Déc 2006, 11:52 Sujet du message: citer editer ip

en voyant la photo de Benja, sa me fait pensais a un truc.
Achete le joint de couvre culasse chez citroen, l'adaptable de marque Payen fuit, c'est maintenant une certitude.
Changé sur la mienne, la xantia de mon pere, les 2 d'un collegue, meme le revendeur de pieces qui viens d'acheter une ZX me l'a dit (au passage il me croyait pas au debut, mais debut qu'il a le siens qui fuit, il a plus le meme discours, idem pour les nouveau joint de vilo, coté boite).

Revenir en haut profil mp email msnm

The Pat
Administrateur

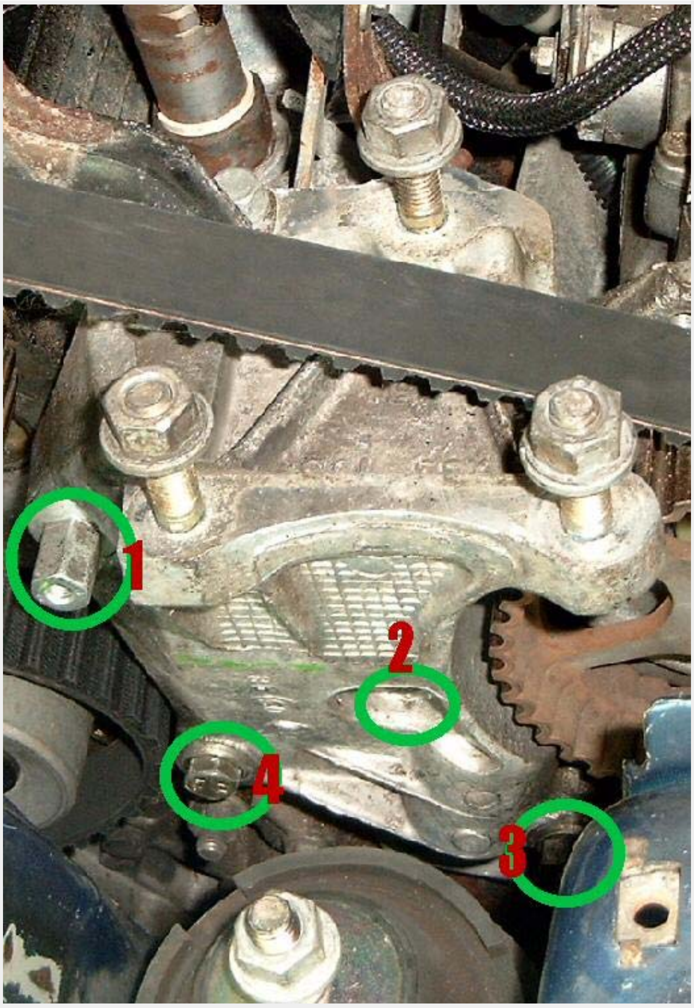
Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 17 Déc 2006, 15:55 Sujet du message: citer editer ip

ça se démonte simplement, rassure toi

Voici l'ordre que je te propose :



Remontage en sens inverse.

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 17 Déc 2006, 17:47 Sujet du message: citer editer

Merci à tous

L'expérience de habibzx m'incite à acheter mes joints chez Citroën : je paierai un peu plus cher, mais je n'ai pas envie de recommencer!

J'ai avancé cet AM, toujours lentement mais je suis content car ça se passe bien. Je n'ai en principe plus qu'à dévisser la culasse, peut-être demain matin. Je veux bien lire vos commentaires au vu des photos, car il est fort possible que j'ai oublié quelque chose :

Vue du moteur à ce soir :
op_stop(); ;op_start();

La rampe d'échappement s'est bien démontée. J'ai simplement poussé la ligne d'échappement, elle ne sort pas à cause de la chambre de résonance. Mais ça me dégage quand même bien l'espace derrière la culasse, j'ai l'impression que je ne serai pas gêné sur l'arrière au remontage de la culasse :
op_stop(); ;op_start();

Sur l'avant, j'ai écarté le réchauffeur à gasoil :
op_stop(); ;op_start();

J'espère qu'il ne me gênera pas au remontage. Je n'ai pas pu le déposer à cause du cable à vélo en bas sur la photo part du thermostat et qui arrive à la pompe à injection (je ne sais pas bien ce que c'est, peut-être pour régler le ralenti en fonction de la température). Je n'ai pas voulu y toucher, je ne sais pas comment le régler : il y a une molette puis une vis de fixation du cable sur la pompe :
op_stop(); ;op_start();

Pour le support, j'ai l'impression que seule la vis n°1 prend dans la culasse, alors c'est la seule que j'ai dévissée. Maintenant que j'ai le conseil de Pat, si le support me gêne (au remontage peut-être?), je le déposerai :
op_stop(); ;op_start();

Revenir en haut profil mp email

Luther
Membre régulier

Inscrit le: 03 Oct 2006
Messages: 615

Age: 26

Posté le: 17 Déc 2006, 17:56 Sujet du message: citer editer

le support est pris dans la culasse, comme un teton qui rentre dans un trou. Donc faut sortir tout le support.

Revenir en haut profil mp email

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 17 Déc 2006, 18:00 Sujet du message: citer editer

Pour le support, je me souviens plus bien si il a que des vis, ou il y a des guides.

Je suis du meme avis que Pat, tu devrais demonter le support en alu, sa facilitera les choses.

Pour le cable a velo, c'est le starter, a froid il tire, et a chaud se relache. (thermostatique, thermodynamique ?)

Revenir en haut profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 17 Déc 2006, 18:12 Sujet du message: citer editer

OK donc je démonterai le support. Je n'ai pas bien compris la réaction que va avoir le piston plongeur : est-ce qu'il va sortir comme un diable de sa boîte quand j'enlève le support?

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 17 Déc 2006, 18:58 Sujet du message: citer editer

J'ai relu Tuto et revue Haynes : je crois que je fais faire l'outil 7009-T1 préconisé (petite plaque en métal avec 2 boulons).

Je vais voir sur PC si Gérard n'a pas les cotes de cet outil. 😉

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 17 Déc 2006, 19:03 Sujet du message: citer editer

Faut penser à protéger le support de réchaufeur de GO, pas que les saletés entrent 😉

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 17 Déc 2006, 19:35 Sujet du message: citer editer

Il a l'oeil ce Pat : c'est la première chose que je ferai demain

Revenir en haut profil mp email

---

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 17 Déc 2006, 19:36 Sujet du message: citer editer

c'est quoi que tu appel piston plongeur ?
le system de tension de la courroie de distri. ?

____

Revenir en haut profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 17 Déc 2006, 19:57 Sujet du message: citer editer

Oui, oui c'est ça (je parle mécanique comme je peux). S'il se sauve, j'ai peur qu'il tombe dans le carter inférieur. Et comme apparemment il faut le comprimer pour le remettre après, j'essaie bien prévoir mon coup :
op_stop(); ;op_start();

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 17 Déc 2006, 20:23 Sujet du message: citer editer

il ne tombera pas, tu détends doucement le tendeur. le ressort étant détendu à fond, le piston reste engagé. Une petite sangle pour mettre autour et zou.

Une fois la pièce déposée, ce sera un jeu d'enfant de faire le bout de cornière que tu as vu dans haynes.

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

Benja
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 14405
Localisation: Cagnes (06)

Voitures: Xsara VTS HDI Sport

Age: 27

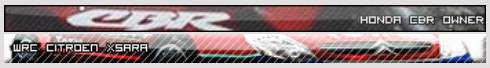
Posté le: 17 Déc 2006, 20:41 Sujet du message:

Voici la documentation que j'ai pour le XUD :

Dépose & pose de la courroie de distribution / tendeur de courroie / support moteur inférieure / galet intermédiaire

_____

Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!



Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i

Revenir en haut

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 17 Déc 2006, 21:43 Sujet du message:

Aïe j'ai un gros doute là

Sur les photos du document de Benja, j'ai l'impression que le galet tendeur est fixé sur le support du silent-bloc.
Sur les photos de Pat, ça paraît pourtant indépendant.

Est-ce que je peux vraiment sortir le support sans déposer le galet tendeur?

Revenir en haut

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 17 Déc 2006, 22:12 Sujet du message:

regarde page 7

c'est indépendant, pas de soucis.

_____

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 17 Déc 2006, 22:28 Sujet du message:

Ouuiii Sur les premières photos, j'avais pris le bas du support du galet pour le bas du support de silent-bloc (encore 10 coups de fouet).

Merci je vais passer une bonne nuit maintenant. Et je ré-attaque demain matin avec le jour.

Au programme :
- protéger le réchauffeur comme dit plus haut
- défaire la courroie avec le sandow (tendeur tourné en sens anti-horaire)
- défaire le support moteur de silent-bloc (tendeur tourné en sens horaire)
- dévisser la culasse et la déposer

Revenir en haut

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Posté le: 18 Déc 2006, 10:25 Sujet du message:

Bonjour à tous

J'ai un problème avec la vis numéro 3 du support. Elle sert de fixation au carter inférieur :

op_stop(); ;op_start();

Je pense que la vis est trop longue pour sortir sans être gênée par le carter qui peut se déformer juste un peu.

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Soit je mets un coup de tenaille pour découper le carter.

Soit je dépose la poulie damper et le carter inférieur. Pour bloquer le moteur, je ne vois que la technique du frein, mais je n'ai personne pour freiner

S'il ne faut pas freiner trop fort, je peux essayer avec une barre bloquée entre les pédales.

Je viens de regarder de nouveau le support moteur, je n'ai toujours pas l'impression qu'il gêne pour sortir la culasse : j'ai l'impression que je pourrai la dégager sur le côté.

J'essaie de dévisser la culasse?

La vis de réglage du galet tendeur me semble prise dans la culasse, donc je dois l'enlever. Est-ce que la vis de pivot du galet tendeur est prise dans le bloc moteur ou dans la culasse?

Vous avez un conseil?

Revenir en haut profil mp email

---

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 18 Déc 2006, 13:12 Sujet du message: citer editer

Je trouve la technique de blocage en freinant bof bof.

Sa marche une fois sur 10, pour faire ca, faut le faire peu de temps apres avoir arreté le vehicule, pour pouvoir profiter du reste d'assistance de freinnage, remettre les vis des roues, pour que quand tu va forcer, sa ne tords/sectionne les petites vis qui tiennent le disque.

D'habitude, je fait avec un gros tournevis, dans les dents du volant moteur et plaqué contre la boite, mais faut etre 2.

Dernierement, j'ai bloqué avec la pige du vilo (celle du volant moteur), et c'est pas mal, on peut s'en sortir seul. Faut que la pige soit bien solide aussi.

Revenir en haut profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 18 Déc 2006, 18:00 Sujet du message: citer editer

Merci habibzx, le coup du tournevis dans les dents me semble bien, mais je n'ai pas bien compris comment le caler.

Sinon je l'ai enfin sortie. Je poste des photos dans la soirée.

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 18 Déc 2006, 20:04 Sujet du message: citer editer

Bé heu, quand je débloque cet écrou, ça fait pas longtemps que le moteur est arrêté, hein
(mode hop hop hop !)

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues

-_-

Leck mi am ärsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Posté le: 18 Déc 2006, 20:13 Sujet du message: citer editer

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Finalement, je n'ai sorti que la vis du haut du support et la vis de tension du galet tendeur, puis j'ai dévissé la culasse et elle est sortie sans problème :

op_stop(); ;op_start();

Le joint ne me semble pas en bon état, une partie est restée accrochée sur le bloc. La fuite était-elle là entre la chambre et le circuit de LdR? :
op_stop(); ;op_start();

La culasse propre :
op_stop(); ;op_start();

Et le bloc propre :
op_stop(); ;op_start();

Dernière édition par KaraPitchou le 18 Déc 2006, 21:10; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 18 Déc 2006, 20:17 Sujet du message: citer editer

Et toujours des questions plein la tête

On voit des petites rayures (j'ai poncé au 600 puis au 1000, mais j'avais commencé à sec) . Je peux laisser comme ça ou je dois le reprendre?

Vu l'état du joint, est-ce que je fais éprouver la culasse ou pas?

Il n'y a qu'un seul téton visible sur les photos pour tenir le joint quand je vais le remettre en place.
Est-ce que le joint ne risque pas de glisser quand je vais remettre la culasse?

Dernière édition par KaraPitchou le 19 Déc 2006, 06:51; édité 2 fois

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

Posté le: 18 Déc 2006, 20:32 Sujet du message: citer editer

@karapitchou,

Bonsoir,
Superbe,
Le tout est en bonne voie.

Un lecteur assidu

_____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Dernière édition par CneNemmo le 18 Déc 2006, 20:41; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

---

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 18 Déc 2006, 20:32 Sujet du message: citer editer

salut, peux tu par curiosité, mettre des photos du joint, et des photo un peu plus detaillé des porté de joint, culasse est bloc ?

en tout cas, bien joué
Merci.

_____

Revenir en haut profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 18 Déc 2006, 20:43 Sujet du message: citer editer

Bonjour CneNemmo, content de te revoir

Je n'ai pas l'impression que tu avais ces petites rayures après ton "ponçage". Qu'en penses-tu, tu crois que je devrais y revenir ou je peux laisser comme ça?

Dernière édition par KaraPitchou le 19 Déc 2006, 07:07; édité 2 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 18 Déc 2006, 20:49 Sujet du message:

citer editer

> **habibzx a écrit:**
> salut, peux tu par curiosité, mettre des photos du joint, et des photo un peu plus detaillé des porté de joint, culasse est bloc ?
>
> en tout cas, bien joué
> Merci.

Merci habibzx. Tu veux des photos avant ou après nettoyage?

La culasse avant nettoyage :

op_stop(); ;op_start();

op_stop(); ;op_start();

Le joint sur le bloc :
op_stop(); ;op_start();

Le joint :
op_stop(); ;op_start();

Dernière édition par KaraPitchou le 19 Déc 2006, 07:17; édité 7 fois

Revenir en haut profil mp email

Benja
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 14405
Localisation: Cagnes (06)

Voitures: Xsara VTS HDI Sport

Age: 27

Posté le: 18 Déc 2006, 20:52 Sujet du message:

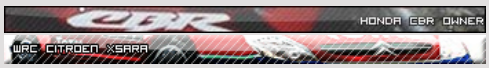
citer editer

Des détails

Vivement le tuto

Bravo Kara

_____
Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!



Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i

Revenir en haut profil mp email www msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 18 Déc 2006, 21:00 Sujet du message:

citer editer

Pour illustrer le démontage, voici une TechnoPat que j'ai mise en pratique (version sans le 'tit n'enfant) :

op_stop(); ;op_start();

Donc en définitive sur ce moteur simple (pas de turbo, pas de plaque de protection), il n'est pas nécessaire d'enlever la poulie du vilebrequin ni le pignon d'AAC pour déposer la culasse.

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 19 Déc 2006, 07:07 Sujet du message:

citer editer

Je réattaque vendredi (dans le sens remontage).

Je dois acheter :
- le joint de culasse
- le joint du couvre-culasse
- les vis de culasse
- les joints de la rampe d'échappement
- le joint torique et le joint plat du réchauffeur à gasoil

Comme je ne suis pas un pro, toutes vos remarques, conseils, suggestions et même critiques sont les bienvenus. ça me permettra de ne pas refaire certaines erreurs la prochaine fois J'ai glissé quelques questions dans mon photo-reportage. Si en plus vous avez des réponses

Finalement je ne vais pas faire éprouver la culasse. La culasse me semble saine, je n'ai pas l'impression qu'elle ait chauffé. Si quelqu'un a l'habitude de voir des joints de culasse, j'aimerais bien qu'il me confirme que le mien était en mauvais état?

Et puis je me dis que si la culasse est morte, je ne vais de toute façon pas la changer sur cette voiture, donc je prends le risque.

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 19 Déc 2006, 08:57 Sujet du message:

J'ai tout acheté chez Citron (en euros HT) :
- joint couvre culasse : 12,60 (pas cher ça)
- joint de culasse : 61,00
- petits joints : 10,00

M'ont pas même pas fait une 'tite ristourne alors que j'ai acheté la Z chez eux

Je n'ai pas pris les boulons de la culasse, car l'empreinte a changé (Torx externe maintenant). Je vais mesurer les anciennes, est-ce que j'ai un vrai risque de mauvais serrage si je remets les anciennes?

Pour aider au vissage des vis de culasse, est-ce que je peux y mettre du WD40?? Sinon je retiendrai la solution de Pat avec de l'huile de cuisine.

Revenir en haut

---

billie
Newbie citroëniste

Inscrit le: 10 Juil 2006
Messages: 33
Localisation: Ardèche

Age: 38

Posté le: 19 Déc 2006, 14:07 Sujet du message:

Bravo et merci pour les photos...
J'admire !

J'aurais pas imaginé que ça puisse cuire comme ça... Si j'avais vu mon moteur dans cet état je crois que je me serais pris un bon coup de blues.

A mon avis (non éclairé) sur tes questions d'après ce que j'ai lu et subi sur les joints de culasse, vaudrait mieux faire éprouver (en pression et en température !) ça coûte dans les 150€ (avec rectif.).
Simple hypothèse (?) pour les vis, faut peut-être chercher chez Peugeot, c'est souvent les mêmes pièces en parfois moins cher...

Ce serait dommage d'avoir à tout recommencer dans quelques mois, sauf pour nous refaire un joli post comme celui-ci !

Bon courage à toi !

_____
ZX Tonic 1.9D 225000 km (snif...)

ZX Break Tentation 1.9D 135000 km (ou plus ? et déjà des soucis)

Revenir en haut

Rick
Membre accroc

Inscrit le: 22 Aoû 2005
Messages: 6293
Localisation: Moselle/Thionville

Voitures: Xsara "Pallas - Exclusive" 1.8i 16v. Ex: ZX Aura TD, ZX Prestige 1.4i cassée.

Age: 22

Posté le: 19 Déc 2006, 14:38 Sujet du message:

Tu va faire l'économie d'une pochette de rodage?

_____
Membre du CSPZX. Comité de Soutien et de Protection de la ZX.
Membre non pratiquant du CCDDS. Comité Contre les Diesels Déguisées en Sportives.
http://rickcity.miniville.fr/

Revenir en haut

Benja
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 14405
Localisation: Cagnes (06)

Voitures: Xsara VTS HDI Sport

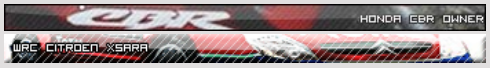
Age: 27

Posté le: 19 Déc 2006, 14:40 Sujet du message:

> **Rick a écrit:**
> Tu va faire l'économie d'une pochette de rodage?

Etonnant je pense... pour ma part, pas de fausse économie, je change visserie et tous les joints dispos... surtout si c'est encore pour rouler, rouler...

_____
Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!



Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i

Revenir en haut

Rick
Membre accroc

Inscrit le: 22 Aoû 2005
Messages: 6293

Posté le: 19 Déc 2006, 14:41 Sujet du message:

> **Benja a écrit:**
> > **Rick a écrit:**
> > Tu va faire l'économie d'une pochette de rodage?
>
> Etonnant je pense... pour ma part, pas de fausse économie, je change visserie et tous les joints dispos... surtout si

Localisation: Moselle/Thionville

Voitures: Xsara "Pallas - Exclusive" 1.8i 16v. Ex: ZX Aura TD, ZX Prestige 1.4i cassée.

Age: 22

> c'est encore pour rouler, rouler...

C'est clair...

_____
Membre du CSPZX. Comité de Soutien et de Protection de la ZX.
Membre non pratiquant du CCDDS. Comité Contre les Diesels Déguisées en Sportives.
http://rickcity.miniville.fr/

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 19 Déc 2006, 15:53 Sujet du message: citer editer

> **Rick a écrit:**
> Tu va faire l'économie d'une pochette de rodage?

Je ne suis pas parti pour sortir l'AAC et les soupapes (je préfère ne pas toucher à ce qui marche aujourd'hui!), donc dans mon esprit je n'ai pas prévu de rodage. Sauf à ce que vous me disiez que le démontage des soupapes est obligatoire quand on a nettoyé la culasse?

La pochette de rodage ne sert bien que dans le cas où on démonte l'AAC, je ne connais pas trop?

Dernière édition par KaraPitchou le 19 Déc 2006, 16:11; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

---

volcanologue
Membre régulier

Inscrit le: 07 Déc 2006
Messages: 551
Localisation: valence

Voitures: volcane 2.0 L 405 srd turbo

Age: 36

Posté le: 19 Déc 2006, 16:11 Sujet du message: citer editer

Salut,
pour la culasse,fait lui passer l'epreuve (pression de compression importante) obligatoire sur un mazout,voir meme un surfacage.
Le joint c'est le bon (repere?).
Les vis sont a changer je sais ce n'estpas donné.
Profite pour faire verifier tes injecteurs (tarage,ecoulement)
profite pour tes bougies de prechauffage
Un rodage de soupape serait le top mais pas indispensable.
Verifier la pompe a eau (jeu axial)

Garde a l'esprit qu'un deculassage n'est pas une operation begnine
tu a du t'en apercevoir puisque c'est toi meme qui l'a fait.
Il y a une demarche a effectuer qui est obligatoire et toujours la meme,
ce n'est pas pour t'emmerder meme si cela fait gonfler la note,mais tu
repars sur du neuf et sur du sain.Ce serait ballot apres tout ton travail
effectué de devoir a nouveau tout redeposer a cause d'un joint ou d'une vis.C'est tres interessant de faire ca soi-meme,meritoire aussi,seulement
tu ne peux pas faire l'impasse sur certaine chose.

Revenir en haut profil mp email

Rick
Membre accroc

Inscrit le: 22 Aoû 2005
Messages: 6293
Localisation: Moselle/Thionville

Voitures: Xsara "Pallas - Exclusive" 1.8i 16v. Ex: ZX Aura TD, ZX Prestige 1.4i cassée.

Age: 22

Posté le: 19 Déc 2006, 16:14 Sujet du message: citer editer

Le démontage des soupapes n'est pas obligatoire, mais ce n'est jamais inutile, surtout quand on voit la crasse qui s'y est accumulé!
Changer les joints de queues de soupapes me paraît être quelque chose d'indispensable par contre!

_____
Membre du CSPZX. Comité de Soutien et de Protection de la ZX.
Membre non pratiquant du CCDDS. Comité Contre les Diesels Déguisées en Sportives.
http://rickcity.miniville.fr/

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 19 Déc 2006, 16:24 Sujet du message: citer editer

Pour le repère du joint oui c'est le bon nombre de crans.

Les vis je voulais les acheter chez Citroën ce matin, mais comme l'empreinte Torx de 55 est passée de femelle à mâle, ça m'obligerait à racheter un autre embout, ça fait suer. Je vais aller voir chez un revendeur de pièces auto pour voir s'il n'a pas l'ancien modèle de vis.

Au début je voulais faire l'épreuve de la culasse. Mais je pense avoir localisé la fuite sur le joint. ça ne serait pas de chance que la culasse soit fendue en plus (je crois que c'est un peu ce que disait Pat qu'il ne faisait pas systématiquement éprouver la culasse). S'il s'avère que la culasse est vraiment HS après remontage, j'aurai perdu mon temps mais seulement 100 euros, et je m'en sépare en l'état, je ne veux pas engager trop de frais sur une vieille voiture.

Dernière édition par KaraPitchou le 19 Déc 2006, 16:47; édité 4 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Posté le: 19 Déc 2006, 16:28 Sujet du message: citer editer

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Rick a écrit:

> Le démontage des soupapes n'est pas obligatoire, mais ce n'est jamais inutile, surtout quand on voit la crasse qui s'y est accumulé! Changer les joints de queues de soupapes me paraît être quelque chose d'indispensable par contre!

Oui Rick ça serait mieux, mais c'est un postulat de ce Topic : je ne fais que ce qui est obligatoire.
Je résouds seulement mon problème de JdC, si ça me tient encore 3 ou 4 ans en l'état ça me va, après on verra.
A aujourd'hui on ne peut pas vraiment dire qu'elle consomme de l'huile (elle perd un peu par le couvre-culasse et un peu par le joint du carter).

Revenir en haut profil mp email

---

volcanologue
Membre régulier

Inscrit le: 07 Déc 2006
Messages: 551
Localisation: valence

Voitures: volcane 2.0 L 405 srd turbo

Age: 36

Posté le: 19 Déc 2006, 16:54 Sujet du message: citer editer

Ok Ok c'est bien une atmo hein, bon generalement elle subissent
moins de contraintes que les turbos -c'est ta chance- donc si tu veux
vraiment pas l'eprouver tu a des chances pour quelle soit bonne,donc si j'ai bien compris ca passe ou ca casse disons que ca te permet de te faire la main

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

Posté le: 19 Déc 2006, 17:56 Sujet du message: citer editer

Concernant les rayures, je pense que je devais en avoir des similaires.
A mon avis pas d'inquiétude la dessus.
J'avais meme toutes les chambres de précombustion fêlées et je ne les ai pas changées.
A mon avis, le joint couvrira sans souci les microrayures.

Pas de soucis à te faire à mon sens.

Le principal est que la planéité de la culasse soit bonne.
Pour la mienne qui avait 300 000km (une TD), j'ai remplacé les joints de queues de soupapes parce que j'y étais et qu'ils sont dans la pochette de joints de rodage avec tous les autres (spy de bout d'arbre a came, échappement et admission, couvre culasse.....etc etc).
Elle ne consommait pas d'huile et ça a été un plus mais pas forcément indispensable à mon sens.
Pour les vis je te conseille par contre de les changer, celle que j'avais achetées venaient comme toutes mes pièces d'un revendeur de pièces auto (pas de chez citroen).
Des vis neuves auront l'élasticité nécessaire pour avoir un serrage correct avec le serrage angulaire.
Il vaut mieux des vis neuves, car avec des vis déjà allongées parce que pas neuves, le serrage angulaire risque d'etre plus "sportif".

_____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 19 Déc 2006, 18:30 Sujet du message: citer editer

Merci à tous de votre participation

Comme dit Cnenemmo, je viens de trouver mes vis identiques à celles d'origine chez un revendeur de pièces auto. De marque CORTECO Meillor (merci España) ce sont les mêmes exactement pour 27 €.

au service pièces détachées Citroën qui ne vendait plus les mêmes. J'ai quand même acheté tous les joints chez Citron, je récupère le joint de culasse après-demain matin (pas en stock!)

Merci aussi Eric de ta confirmation pour les soupapes et les micro-rayures : je me disais aussi que ça devait aller mais sans certitude

Dernière édition par KaraPitchou le 26 Déc 2006, 09:14; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 19 Déc 2006, 18:44 Sujet du message: citer editer

volcanologue a écrit:

> Ok Ok c'est bien une atmo hein, bon generalement elle subissent
> moins de contraintes que les turbos -c'est ta chance- donc si tu veux
> vraiment pas l'eprouver tu a des chances pour quelle soit bonne,donc si j'ai bien compris ca passe ou ca casse disons que ca te permet de te faire la main

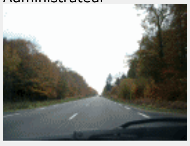
Oui tu as tout compris.

Tu as entièrement raison, pour faire du boulot de PRO, il faudrait faire tout ce que tu dis. Mais c'est effectivement l'occasion de me faire la main. J'essaie de ne pas envisager l'échec complet, du genre voiture HS. Je me dis qu'à la fin j'aurai soit réparé, soit perdu mon temps pour un retour à la case départ...

Sinon, c'est bien une atmo 1.9, qui n'a jamais chauffé (92°C maxi à la jauge de température)

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur



Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 19 Déc 2006, 23:03 Sujet du message:

ça bosse bien ici

(bravo bravo !)

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 20 Déc 2006, 07:07 Sujet du message:

> **The Pat a écrit:**
>
> ça bosse bien ici
>
> (bravo bravo !)

Qu'est-ce que tu penses de l'état de mon JdC? (c'est le premier que je vois)

Revenir en haut

Benja
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 14405
Localisation: Cagnes (06)

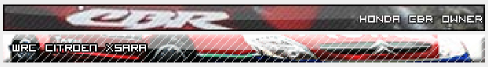
Voitures: Xsara VTS HDI Sport

Age: 27

Posté le: 20 Déc 2006, 07:33 Sujet du message:

Ca va être un beau cadeau de Noël !

Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!



Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i

Revenir en haut

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

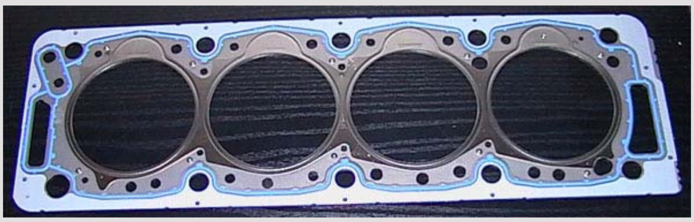
Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

Posté le: 20 Déc 2006, 07:46 Sujet du message:

Personnellement, je n'en ai vu qu'un seul (de JDC), celui de ma voiture, et je dois avouer que le tiens a "l'air" (avis non objectif) plus mal en point que celui que j'ai remplacé sur ma vieille mémère.

Tu seras probablement surpris par le nouveau Joint de Culasse que tu vas recevoir, en tout cas s'il est comme le mien (je crois que cela s'appelle des joints métaloplastiques parce qu'il n'y aplus d'amiante).



Du beau joint comme ça, on hésite à l'enfermer entre une culasse et un bloc, on aurait plutot tendance à le mettre dans une vitrine avec des oeuvres d'art.

Fais nous une petite photo de celui que tu recevras.

A+

Eric

ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

Benja
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 14405
Localisation: Cagnes (06)

Voitures: Xsara VTS HDI Sport

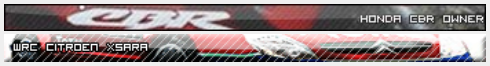
Age: 27

Posté le: 20 Déc 2006, 07:54 Sujet du message: citer editer

> **Citation:**
> on aurait plutot tendance à le mettre dans une vitrine avec des oeuvres d'art.

Art contemporain je te dis moi

Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!



Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i

Revenir en haut profil mp email www msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 20 Déc 2006, 09:08 Sujet du message: citer editer

Oui il est très Flashy. Le mien venant de la concession, j'espère qu'il aura des chevrons fluo rouge et blanc

D'après mon planning, ma Z ne devrait pas être sous le sapin :
- samedi : début de remontage (serrage de la culasse + repose de la courroie si possible)
- Dimanche et lundi : relâche
- Mardi : fin des travaux si tout se présente bien

Revenir en haut profil mp email

Luther
Membre régulier

Inscrit le: 03 Oct 2006
Messages: 615

Age: 26

Posté le: 20 Déc 2006, 10:53 Sujet du message: citer editer

Moi j'avai demandé si c'etait obligatoire de demonter les soupapes pour leprouvage et le surfacage, ils m'ont remondu evidament que oui.

Et finalement un rodage de soupaes et changement des joint de queue de soupapes, ca peu faire que du bien, et c'est pas le plus compliqué

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 20 Déc 2006, 11:16 Sujet du message: citer editer

> **Luther a écrit:**
> Moi j'avai demandé si c'etait obligatoire de demonter les soupapes pour leprouvage et le surfacage, ils m'ont remondu evidament que oui.
>
> Et finalement un rodage de soupaes et changement des joint de queue de soupapes, ca peu faire que du bien, et c'est pas le plus compliqué

Oui, je m'étais posé la même question. Et je me suis dit que pour faire un surfaçage il ne faut pas que les soupapes dépassent, donc démontage des soupapes, donc rôdage et changement des joints de queues de soupapes, c'est bien cohérent.

Pour faire juste une épreuve, ça me paraît moins évident qu'il faille les démonter.

Mais comme je ne fais aucun des deux...

Revenir en haut profil mp email

habibzx
Membre régulier

Posté le: 20 Déc 2006, 17:58 Sujet du message: citer editer

Je pense qu'en levant l'AAC, donc toutes les soupapaes fermé, on peut surfacer sans probleme, me j'en suis pas sure.

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Revenir en haut profil mp email msnm

Luther
Membre régulier

Inscrit le: 03 Oct 2006
Messages: 615

Age: 26

Posté le: 20 Déc 2006, 18:05   Sujet du message: citer editer

> **habibzx a écrit:**
> Je pense qu'en levant l'AAC, donc toutes les soupapaes fermé, on peut surfacer sans probleme, me j'en suis pas sure.

Le surfacage doit faire de la poussiere, et de toute facon il dit ne pas vouloir surfacer, mais il en sera bien obligé quand il vera la tete du plan de culasse, ca sera tout crading comme la miene :
http://img277.imageshack.us/my.php?image=dscn2710vn8.jpg

Donc va falloir poncer au papier ultra fin pour netoyer tout ca, donc virrer les soupapes

____

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 20 Déc 2006, 19:04   Sujet du message: citer editer

> **KaraPitchou a écrit:**
>> **The Pat a écrit:**
>> ça bosse bien ici
>>
>> (bravo bravo !)
>
> Qu'est-ce que tu penses de l'état de mon JdC? (c'est le premier que je vois)

Les 2 photos du bas sont inaccessibles ?...

(ou juste chez moi ?)

je vois juste un fragment collé en photo 2.
c'est pour moi révélateur d'un passage gazeux + oxydation.

Mais vaut mieux voir le joint dans sont ensemble.
celui d'Eric n'était pas franc du tout.

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 20 Déc 2006, 19:57   Sujet du message: citer editer

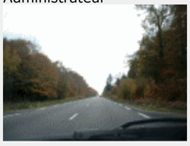
Quand il y a trop d'images sur une page, les serveurs de certains FAI semblent déclarer forfait. Souvent on peut la récupérer avec un click droit sur l'image et "afficher l'image". Je remets ici les 2 photos du bas sous forme de lien :
http://img302.imageshack.us/img302/3356/blocsaleau2.jpg
http://img302.imageshack.us/img302/4954/jointsalenf7.jpg

Elles s'affichent?

J'en avais pris d'autres du joint dans son ensemble, mais elles sont à contre-jour, j'en reprendrai à l'occasion.

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur



Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 20 Déc 2006, 22:41   Sujet du message:

Si tu peux mettre une photo en lien en full resolution ?
Justement des parties oxydée. Pour que je puisse confirmer ce à quoi je pense.
A defaut, mail.

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 21 Déc 2006, 06:56   Sujet du message:

Oui, je reprendrai des photos vendredi du joint dans son ensemble avec des gros plans des parties les plus abîmées, en pleine résolution sous forme de lien ici. Merci Pat Sinon tu penses à quoi? Tu penses que la culasse a souffert?

Revenir en haut

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 21 Déc 2006, 23:51   Sujet du message:

A priori, non.

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 22 Déc 2006, 17:50   Sujet du message:

Voici quelques photos en grande définition du vieux joint :
op_stop(); ;op_start(); op_stop(); ;op_start(); op_stop(); ;op_start();

op_stop(); ;op_start(); op_stop(); ;op_start(); op_stop(); ;op_start(); op_stop(); ;op_start();

Dernière édition par KaraPitchou le 22 Déc 2006, 18:43; édité 6 fois

Revenir en haut

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635

Posté le: 22 Déc 2006, 18:11   Sujet du message:

Salut kara,

Pour ma part, plus aucun doute. les traces de faiblesse du joint sont très claires, il a claqué.

Si tu n'as pas eu de chauffe moteur, si tu as déserré ta culasse progressivement, controle sa planéité (reglet et lampe par ex), et remonte tout ça tranquillement.

____

Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 22 Déc 2006, 18:50 Sujet du message: citer editer

Une culasse prête à remonter :
op_stop(); ;op_start();

J'avais mis un coup de réglet. Depuis, sur le conseil de Pat j'ai mis la lampe de poche derrière. C'est impeccable partout, sauf sur l'arête antérieure où la lumière passe un peu, mais la cale de 0,1 mm (la plus petite que j'ai) ne peut vraiment pas passer dessous. Donc tout ça me paraît convenable :
op_stop(); ;op_start();

Dernière édition par KaraPitchou le 22 Déc 2006, 21:22; édité 2 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

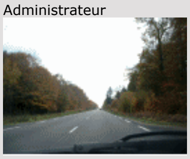
Age: 48

Posté le: 22 Déc 2006, 19:06 Sujet du message: citer editer

La collection de joints . Mon joint de culasse est moins fashion que celui de CneNemmo :
op_stop(); ;op_start();

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur



Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 23 Déc 2006, 14:22 Sujet du message: citer editer

Y'a plus qu'à changer les joints et roder les soupapes

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Posté le: 23 Déc 2006, 18:02 Sujet du message: citer editer

Trop tard! Elle est remise en place ainsi que la courroie. Tout s'est mis en place naturellement, avec du temps mais sans difficulté.

Il me reste une journée de travail (mardi certainement) pour remonter tous les organes accessoires, mais le plus dur est fait. Je mettrai quelques photos en soirée.

Et je pose de suite la question du jour : pour faire arriver le gasoil jusqu'aux injecteurs, comment dois-procéder? :

- je pompe sur la poire pour faire arriver le gasoil à la pompe à injection : faut-il ouvrir une vis de purge ou est-ce un système auto-purgeur?
- et quand le circuit BP est alimenté, est-ce qu'il suffit de tirer sur le démarreur, ou est-ce qu'il faut (et comment) purger le circuit HP?

Age: 48

Merci à toute l'équipe qui m'aide pour cette (peut-être la dernière) assistance

Revenir en haut profil mp email

Luther
Membre régulier

Inscrit le: 03 Oct 2006
Messages: 615

Age: 26

Posté le: 23 Déc 2006, 18:10 Sujet du message: citer editer

Pour le GO, sur ma 306, j'ai pompé jusqu'a que la poire sois dure.
Et aux premiers demarages faut couper la pompe a injection pour pas que le moteur demarre (pour que l'huile circule partout, que la pression se fasse)

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 23 Déc 2006, 18:46 Sujet du message: citer editer

Les trous des vis qui étaient prises dans la culasse et qu'il fallait retirer pour la déposer : vis de réglage du galet tendeur et vis supérieure du support :
op_stop(); ;op_start();

Une variante de la ©TechnoPat™ du contreplaqué pour ne pas abimer le joint en posant la culasse. J'ai ensuite vissé quelques vis pour bien centrer le joint (il n'y a sur la culasse qu'un seul téton de positionnement et le joint a tendance à glisser) avant de retirer les cales en bois.
op_stop(); ;op_start();

J'ai joué ceinture et bretelles : j'avais fait des repères au Tipex sur la culasse et la vis pour vérifier le travail à chaque vis. Par contre je n'ai pas finassé avec la procédure de serrage : j'ai appliqué celle du Haynes (7 daN.m puis 140°) :
op_stop(); ;op_start();

Les outils spécifiques pour le serrage : clef angulaire maison avec une feuille collée sur un morceau de contreplaqué, le tube de cuivre avec des entailles pour le marquage des angles au Tipex (le Tipex restera dans ma caisse à outils, bien pratique pour repérer le positionnement d'une vis) + les vis de pige de la distribution (longueur de 50 mm pour l'AAC, 40 mm pour la pompe et le volant moteur) :
op_stop(); ;op_start();

Dernière édition par KaraPitchou le 29 Déc 2006, 09:13; édité 2 fois

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

Posté le: 23 Déc 2006, 19:47 Sujet du message: citer editer

Bonsoir Kara,
Je n'ai plus d'internet depuis quelques jours, ma ligne est en cours de dégroupage et je me connecte depuis l'endroit ou je passe noel.
Je vois que tu as bien avancé, magnifique travail, félicitations.

Pour ce qui est du réamorçage du circuit de gasoil, j'ai uniquement pompé avec la poire pour remplir la pompe à injection et ensuite j'y suis allé au démarreur.
il a fallu plusieurs coups de clé et je te conseille de recharger ta batterie auparavant.

Ton joint est effectivement moins flashy que le mien, en plus, le mien avait des petites excroissances qui lui ont permis de rester en place dans les trous d'eau du bloc.

Eric

_____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 23 Déc 2006, 21:51 Sujet du message: citer editer

Je relisais le Tuto de Pat sur la distribution dans lequel il était précisé qu'il ne fallait pas sentir de point dur en mettant la 5ème et en faisant tourner la roue.

Moi je sens des points plus durs en faisant tourner la roue, mais sans blocage. Dans ce cas, c'est bien dû aux compressions, non ?? (je n'ai pas enlevé les bougies).

Revenir en haut profil mp email

Benja
Administrateur

Posté le: 23 Déc 2006, 21:53 Sujet du message: citer editer

Karapitchou, pourras tu à la fin de ce topic, mettre dans ton premier post l'ensemble des photos avec la démarche si possible ?

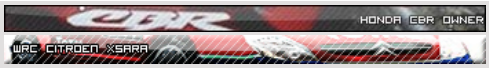
Je mettrais tout ça en base de connaissances ensuite, donc le topic sera verrouillé.

_____
Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 14405
Localisation: Cagnes (06)

Voitures: Xsara VTS HDI Sport

Age: 27



Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i

Revenir en haut profil mp email www msnm

---

djé37
Membre permanent

Inscrit le: 14 Fév 2005
Messages: 4732
Localisation: tours, souvent bordeaux aussi

Age: 33

Posté le: 23 Déc 2006, 21:54 Sujet du message: citer editer

> **KaraPitchou a écrit:**
> Je relisais le Tuto de Pat sur la distribution dans lequel il était précisé qu'il ne fallait pas sentir de point dur en mettant la 5ème et en faisant tourner la roue.
>
> Moi je sens des points plus durs en faisant tourner la roue, mais sans blocage. Dans ce cas, c'est bien dû aux compressions, non ?? (je n'ai pas enlevé les bougies).

oui c'est les compressions

de toutes façons si tu as déjà réussi à faire un tour complet sans que rien ne t'arrête c'est que ça touche nul part

_____
ex-zx volcane 1.9i 214 456km 1991

309 1.4l carbu 195 000km 1992
J5 2.5L D 205 000km de 1991
309 d 307 000km de 1988
309 1.4l green 225 000km 1992
205 gti 1.6l 137 000km 1986
bx 1.9 D 250 000km 1986

Revenir en haut profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 23 Déc 2006, 22:26 Sujet du message: citer editer

> **djé37 a écrit:**
> > **KaraPitchou a écrit:**
> > Je relisais le Tuto de Pat sur la distribution dans lequel il était précisé qu'il ne fallait pas sentir de point dur en mettant la 5ème et en faisant tourner la roue.
> >
> > Moi je sens des points plus durs en faisant tourner la roue, mais sans blocage. Dans ce cas, c'est bien dû aux compressions, non ?? (je n'ai pas enlevé les bougies).
>
> oui c'est les compressions
>
> de toutes façons si tu as déjà réussi à faire un tour complet sans que rien ne t'arrête c'est que ça touche nul part

Merci comme ça c'est clair .
J'ai fait 4 tours complets de courroie et ça tourne bien. Je viens de voir qu'il était conseillé de repiger pour vérifier après avoir fait tourner la courroie : je le ferai aussi, par acquis de conscience.

Dernière édition par KaraPitchou le 24 Déc 2006, 08:45; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

---

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 24 Déc 2006, 00:42 Sujet du message: citer editer

> **KaraPitchou a écrit:**
> Je viens de voir qu'il était conseillé de repiger pour vérifier après avoir fait tourner la courroie : je le ferai aussi, pas acquis de conscience.

Salut,

c'est ce que j'allais te conseiller de faire.

Pour la tension, comment as-tu procedé ?

Une bonne maniere je trouve, c'est de tourner plusieurs, fois, remettre les piges pour etre sure de son calage, enlever les piges, puis faire tourner jusqu'a un point dure d'une compression, desserer le galet tendeur, il va normalement recuperer un peu de tension, puis le rebloquer, et la la courroie doit etre tendu pile poil via le ressort de tension "automatique".

_____

Revenir en haut profil mp email msnm

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 24 Déc 2006, 01:16 Sujet du message: citer editer

hummmm. Ne te "repose pas" sur la pression du galet, habib. il donne un effort non calibré vis à vis du besoin réel de tension.

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

The Pat
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 24 Déc 2006, 01:17 Sujet du message: citer editer

Kara : tu as déjà repose l'injection ? Sinon, tu peux enlever tres facilement les bougies, et ainsi, plus de confusion entre compressions et contact du 3eme type.

Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 24 Déc 2006, 08:53 Sujet du message: citer editer

CneNemmo a écrit:

> Bonsoir Kara,
> Je n'ai plus d'internet depuis quelques jours, ma ligne est en cours de dégroupage et je me connecte depuis l'endroit ou je passe noel.
> Je vois que tu as bien avancé, magnifique travail, félicitations.
>
> Pour ce qui est du réamorçage du circuit de gasoil, j'ai uniquement pompé avec la poire pour remplir la pompe à injection et ensuite j'y suis allé au démarreur.
> il a fallu plusieurs coups de clé et je te conseille de recharger ta batterie auparavant.
>
> Ton joint est effectivement moins flashy que le mien, en plus, le mien avait des petites excroissances qui lui ont permis de rester en place dans les trous d'eau du bloc.
>
> Eric

Bonjour Eric,
je ne sais pas encore si le travail est bon, mais je te remercie pour tes encouragements.
Tu as de la chance de passer en dégroupé. Tu passes directement du bas débit au dégroupé?.

Dernière édition par KaraPitchou le 24 Déc 2006, 09:28; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006

Posté le: 24 Déc 2006, 08:58 Sujet du message: citer editer

Benja a écrit:

> Karapitchou, pourras tu à la fin de ce topic, mettre dans ton premier post l'ensemble des photos avec la démarche si possible ?
>
> Je mettrais tout ça en base de connaissances ensuite, donc le topic sera verrouillé.

Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Benja, je remercie pour ta confiance : si le succès est au rendez-vous de cette intervention, je me fendrai avec plaisir d'un Tuto en PDF

Dernière édition par KaraPitchou le 24 Déc 2006, 09:29; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 24 Déc 2006, 09:19 Sujet du message: citer editer

> **habibzx a écrit:**
>
> > **KaraPitchou a écrit:**
> >
> > Je viens de voir qu'il était conseillé de repiger pour vérifier après avoir fait tourner la courroie : je le ferai aussi, pas acquis de conscience.
>
> Salut,
>
> c'est ce que j'allais te conseiller de faire.
>
> Pour la tension, comment as-tu procedé ?
>
> Une bonne maniere je trouve, c'est de tourner plusieurs, fois, remettre les piges pour etre sure de son calage, enlever les piges, puis faire tourner jusqu'a un point dure d'une compression, desserer le galet tendeur, il va normalement recuperer un peu de tension, puis le rebloquer, et la la courroie doit etre tendu pile poil via le ressort de tension "automatique".

Merci Pat et habibzx d'aborder la tension de la courroie pour laquelle je veux bien des conseils complémentaires. J'ai procédé comme ça :

- une fois la courroie mise en place, j'ai desserré la vis de réglage pour relâcher le galet tendeur sur la courroie
- j'ai serré la vis de réglage et j'ai fait tourner
- j'ai redesserré la vis de réglage, j'ai laissé le galet prendre seul la tension sans forcer sur le galet (comme ma courroie a 12 000 km j'ai cru comprendre qu'il fallait la tendre un peu moins qu'une neuve)
- j'ai resserré la vis de réglage et la vis de pivot

J'ai l'impression que la tension de ma courroie correspond à celle avant démontage (tension prise sur le haut de la courroie entre les pignons d'AAC et de pompe à injection).

Si vous pensez que je dois y revenir, il est encore temps

@Pat : oui je peux encore démonter les bougies pour vérifier que la sensation vienne bien de la compression. Je vérifierai de nouveau les piges : si elles sont bonnes je crois que je vais en rester là, mais si je veux plus me rassurer, je déposerai les bougies

Dernière édition par KaraPitchou le 24 Déc 2006, 09:27; édité 1 fois

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

Posté le: 24 Déc 2006, 09:19 Sujet du message: citer editer

Bonjour Karapitchou,
Oui,je passe direct du bas débit au dégroupé, ça va me changer!
Pour la vérification de ton calage, le repigeage est une bonne vérification, pour ma part, je l'ai doublée (bretelles + ceinture) par une vérification visuelle avec les marques faites sur la courroie.
Après plusieurs tours moteur, les marques de la courroie se sont retrouvées en face des marques faites sur les engrenages à quelques dents près.
Lors du premier calage, j'avais un écart d'une dent par rapport au bon "calage".
_____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 24 Déc 2006, 09:42 Sujet du message: citer editer

> **CneNemmo a écrit:**
>
> Après plusieurs tours moteur, les marques de la courroie se sont retrouvées en face des marques faites sur les engrenages **à quelques dents près**.

Oui, je l'ai vérifié aussi et les marques se positionnent correctement.

Mais elles sont cependant décalées d'un même nombre de dents par rapport au marquage initial. Sur le coup ça m'a surpris et puis je me suis dit qu'il n'y avait aucune raison que le nombre de dents de la courroie soit un multiple du nombre de dents des pignons.

Est-ce que quelqu'un connaît le nombre de dents de la courroie? ça m'intéresserait de savoir combien il faut faire de tours de courroie pour retrouver exactement la même position initiale?

Pour le pignon du vilo j'ai compté 21 dents sur photo.
Donc 42 dents pour le pignon d'AAC : je vérifierai sur place.

Edit : effectivement 42 dents pour le pignon d'AAC , la courroie 136 dents (sur Oscaro).
Pour un tour de courroie, le pignon de l'AAC fait 136/42 tours, soit 68/21 tours. Donc au bout de 21 tours de courroie, l'AAC aura fait 68 tours complets.
Les marques sur la courroie et les pignons se retrouvent donc alignés tous les 21 tours de courroie.
Pas étonnant que mes 4 tours de courroie n'aient pas suffi!

Dernière édition par KaraPitchou le 26 Déc 2006, 09:07; édité 5 fois

Revenir en haut profil mp email

volcanologue
Membre régulier

Inscrit le: 07 Déc 2006
Messages: 551
Localisation: valence

Voitures: volcane 2.0 L 405 srd turbo

Age: 36

Posté le: 24 Déc 2006, 11:08 Sujet du message: citer editer

Bonjour kara
heureux de voir que ca avance surement
Alors juste pour apporter ma modeste contribution:
Il ne faut pas confondre resistance et point dur.(peut etre cela a t'il deja été abordé ?)
Résistance du: au pression de compression.
Point dur du: a un piston venant heurter une soupape.
On parle de pression de compression -la compression etant un temps moteur ,le 2eme-,lorsque tu tournes ta roue le piston remontant en phase de compression offre une resistance -normal- ceci te donne dailleurs un bon indice sur l'etat de ton moteur;Résistance bonne, pression de compression bonne.Resistance faible,pression de compression faible.
Pour les points durs, soit cela bloque d'un coup et tu "n'avance plus"et si tu es attentif tu meme entendre le bruit du piston venant heurter la soupape.
Soit -et c'est le plus vicieux- il y a point dur et en forcant un peu ca passe.
Si tu n'est pas sur, enlever les bougies est une bonne idée en effet tu supprimera la resistance,et pourras te concentrer sur le reste.
Sinon pour la theorie,c'est deux tours de roue verifie le calage deux tours verifie calage et tension et en avant.

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 27 Déc 2006, 19:11 Sujet du message: citer editer

Après des sollicitations insistantes sur le démarreur, elle a démarré franchement.

Le moteur ne ratapistouille pas du tout.

Et il n'y a plus de bulles qui remontent dans le bocal.

Alli trinke mal'n Schluck amer Bier et merci de votre accompagnement , j'ai beaucoup appris sur cette opération

Comme je suis d'un naturel prudent (inquiet?), je vais suivre :

- le niveau de liquide de refroidissement
- le niveau d'huile
- les raccords des durites de gasoil
- la jauge de température

Et je dois encore :
- mettre la batterie en charge (elle n'a pas roulé et j'ai bien tiré dessus pour démarrer)
- changer une optique de phare, je viens de voir qu'il a été fêlé par un impact de caillou. Est-ce qu'il faut le faire régler après l'avoir changé?

Je m'en garde un peu pour le printemps :
- changer le joint du carter d'huile du moteur qui suinte (en changeant le joint de culasse, on a l'occasion de voir le moteur sous toutes ses coutures)
- remplacer la durite d'huile du couvre-culasse (à voir)
- remplacer les bougies de préchauffage (j'aurais pu le faire là, mais j'avais peur de ne pas redémarrer et de pas savoir d'où ça venait)
-remplacer les silent-blocs des bras de suspension avant

Dernière édition par KaraPitchou le 28 Déc 2006, 10:06; édité 4 fois

Revenir en haut profil mp email

Gysmo
Modérateur

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 5092
Localisation: Fin fond de l'Aveyron

Voitures: Missile Sol-Sol VTS HDI

Posté le: 27 Déc 2006, 19:41 Sujet du message: citer editer

Je n'ai pas trop trop suivi toute ton histoire, mais chapeau pour le boulot que tu as fais j'ai beau être un peui bricoleur, je me suis dégonflé quand l'heure est venue sur ma TD Dans mon cas, la culasse était HS (fendue, vrillée et cintrée ! , ça n'aurait pas facilité la tâche, il a fallu en trouver une autre en échange standard...

Franchement respect pour ton boulot

kubuntu

Toujours attendre le contre-ordre avant d'exécuter l'ordre, pour éviter le désordre...

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 27 Déc 2006, 19:58 Sujet du message: citer editer

Merci Gysmo,

50% de mérite pour moi, 50% pour les membres de CC qui m'ont accompagné de leurs conseils techniques et de leurs encouragements

Un petit bilan financier :
- joint de culasse + joint de couvre culasse + 2 joints de rampe d'échappement + 2 joints du réchauffeur de gasoil = 101,04 € TTC
- kit de 10 vis de culasse = 27,72 € TTC

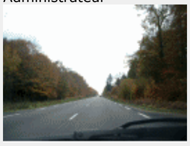
Auxquels il faut rajouter :
- quelques euros de consommables : papier au carbure 600 et 1000, LdR, nettoyant (substitut du trichloréthylène, Frein5), WD40 (j'adore)
- la douille Torx de 55 : 24,14 € TTC

- un appareil photo numérique neuf (mode macro jusqu'à 1 cm) : 105 €

Dernière édition par KaraPitchou le 28 Déc 2006, 14:05; édité 3 fois

Revenir en haut profil mp email

The Pat
Administrateur



Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 7635
Localisation: Bouse-land

Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110

Posté le: 27 Déc 2006, 22:07 Sujet du message: citer editer

Tres content pour toi Kara
Tu as raison de surveiller les points cités pendant le 1er millier de km.

Pour ton optique, procure toi le, mets la voiture à 3/4m d'un mur, débranche le phare que tu laisses en place.
Allume les codes, tu n'auras que le phare hs qui éclairera.
Maintenant, repere le tracé contre le mur, ce sera en forme de L ouvert : _/.
Monte l'autre phare, et regle jusqu'à retomber sur les memes repères.

Valable si ton phare était bien réglé.

Si doute là dessus, mets une autre voiture à la place pour dessiner les tracés. (La 306 par ex)
Il te faudra alors relever la position de la voiture pour mettre la 2eme exactement pareil : distance du mur, et axe (droite/gauche)

Bonne route...

PS : l'APN placé dans le budget auto, c'est gonflé, hein

PS2 : 50/50... mouais. n'oublie pas que c'est toi qui a fait le boulot, personne d'autre 90/10 ?

____
Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110
Ma Zx Volcane Td
Mes 2 roues
-_-

Leck mi am àrsch !
Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?

Revenir en haut profil mp email www

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 27 Déc 2006, 22:15 Sujet du message: citer editer

> **The Pat a écrit:**
> Tres content pour toi Kara
>
> PS : l'APN placé dans le budget auto, c'est gonflé, hein

Chut, c'est une question de présentation :
- il me faudrait un nouvel APN pour réparer la ZX
- si c'est pour réparer la ZX, achète-le alors

Dernière édition par KaraPitchou le 28 Déc 2006, 11:08; édité 4 fois

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 28 Déc 2006, 08:33 Sujet du message: citer editer

Je vais m'occuper de cette optique à changer très rapidement

Au remontage, j'ai une durite d'huile sur le couvre-culasse qui s'est fendue et que j'ai dû raccourcir de 4 cm. Du coup j'ai serré le collier Serflex vraiment sur l'extémité :
op_stop(); ;op_start();

Avant d'envisager de la changer, j'aimerais bien savoir ce qui circule dedans : des vapeurs d'huile? de l'huile sous pression? un retour d'huile par gravité?

Du reste je veux bien un petit cours de mécanique là, sur la circulation de l'huile dans la culasse. Si j'ai bien observé, l'huile traverse la culasse par 3 conduits :

op_stop(); ;op_start();

op_stop(); ;op_start();

La compréhension que j'en ai, c'est que :
- l'huile monte sous pression par l'orifice 1 (pourquoi est-il rond dans le bloc et ovale plus large dans la culasse?)
- elle traverse l'AAC et lubrifie par des jets les paliers et les cames??
- elle redescend par gravité par les orifices 2 et 3
- la durite qui sort du couvre-culasse recycle des vapeurs d'huile

Je suis demandeur de vos explications, car ça n'est que des suppositions

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993 pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

Posté le: 28 Déc 2006, 12:47 Sujet du message:

Bonjour KaraPitchou,
Félicitations pour ton boulot et merci pour le super feuilleton que tu nous a fais vivre par le biais du forum.
J'ai eu l'impression de revivre le remplacement de JDC de ma ZX que j'ai fait en début d'année.
La durite qui ressort du couvre culasse doit effectivement servir de recyclage des vapeurs d'huile ou (supposition) pour équilibrer les pressions du haut de la culasse.
J'ai aussi du la changer, les PB semblent les memes que ce soit sur les D ou les TD.

Je vois aussi que tu vas remplacer ton joint de carter moteur, pour ma part, je l'ai fait déjà deux fois.
La première fois, je n'avais pas mis de pate à joint et il a refuit au bout de 2 semaines.
J'ai à nouveau des goutes d'huile qui coulent et je le soupçonne de refuir à nouveau (je n'ai pas encore vérifié si c'était lui à l'origine des gouttes).
Je vais peut etre devoir m'y recoller.

Lorsque tu le feras, poste un sujet, je mettrai quelques images (je prends désormais toujour des photos).

_____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 28 Déc 2006, 14:16 Sujet du message:

> **CneNemmo a écrit:**
> Bonjour KaraPitchou,
> Félicitations pour ton boulot et merci pour le super feuilleton que tu nous a fais vivre par le biais du forum.
> J'ai eu l'impression de revivre le remplacement de JDC de ma ZX que j'ai fait en début d'année.
> La durite qui ressort du couvre culasse doit effectivement servir de recyclage des vapeurs d'huile ou (supposition) pour équilibrer les pressions du haut de la culasse.
> J'ai aussi du la changer, les PB semblent les memes que ce soit sur les D ou les TD.
>
> Je vois aussi que tu vas remplacer ton joint de carter moteur, pour ma part, je l'ai fait déjà deux fois.
> La première fois, je n'avais pas mis de pate à joint et il a refuit au bout de 2 semaines.
> J'ai à nouveau des goutes d'huile qui coulent et je le soupçonne de refuir à nouveau (je n'ai pas encore vérifié si c'était lui à l'origine des gouttes).
> Je vais peut etre devoir m'y recoller.
>
> Lorsque tu le feras, poste un sujet, je mettrai quelques images (je prends désormais toujour des photos).

Bonjour Eric et encore merci de tes conseils et de ta gentillesse

Puisque tu abordes ces sujets dès maintenant, j'en profite :

Pour changer la durite, il faut couper le Serflex qui tient la durite sur la boîte de remplissage d'huile. Pour accéder à ce Serflex, j'ai pensé à 2 solutions :
- démonter le réchauffeur de gasoil pour y accéder par le côté
- ou démonter du bas le système de remplissage d'huile là où il s'enfiche dans le bloc moteur

Est-ce difficile à démonter? Un petit conseil sur le sujet? Une photo?

Pour le carter d'huile, est-ce qu'il y a un vrai joint, ou est-ce qu'il faut juste le monter à la pâte à joint? Quelle marque faut-il utiliser pour cette pâte à joint ?

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 29 Déc 2006, 12:05 Sujet du message:

> **CneNemmo a écrit:**
> Bonjour KaraPitchou,
> La durite qui ressort du couvre culasse doit effectivement servir de recyclage des vapeurs d'huile ou (supposition) pour équilibrer les pressions du haut de la culasse.

Je me suis un peu documenté, ça ressemble à ce que tu dis : autant sur les moteurs essence un simple reniflard suffit car l'admission d'air est en dépression, autant sur les diesels le système de recyclage des vapeurs d'huiles est plus complexe car l'admission d'air n'est pas en dépression.

J'ai même l'impression que le circuit d'huile doit faire l'objet d'une sorte de ventilation (durite du bloc -> tube de remplisage d'huile -> durite du couvre-culasse). Cf. schéma fourni par Pat :
http://www.planete-citroen.com/forum/showpost.php?p=483393&postcount=42

A commenter par les pros

Quoiqu'il en soit, si la durite que j'ai coupée ne tient pas, je n'ai pas à craindre un écoulement d'huile sous pression.

Revenir en haut profil mp email

CneNemmo
Optimum Team

Inscrit le: 12 Fév 2005
Messages: 522
Localisation: Haguenau 67

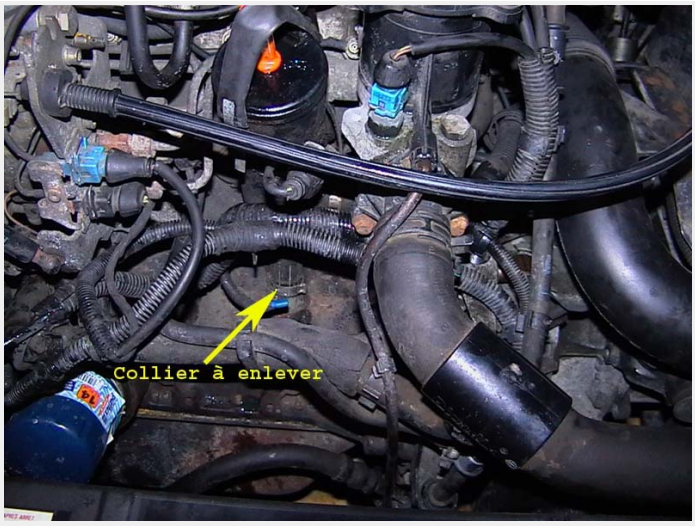
Voitures: ZX 1,9 TD Avantage 2 portes 1993

Posté le: 30 Déc 2006, 21:12 Sujet du message:

Bonsoir KaraPitchou,
Je suis un peu paresseux en ce moment.
Pour ton reniflard d'huile, tu devras probablement démonter le démarreur, le collier du bas est difficile à démonter.
Pour ma part, j'ai remplacé tous les colliers par des colliers démontables.

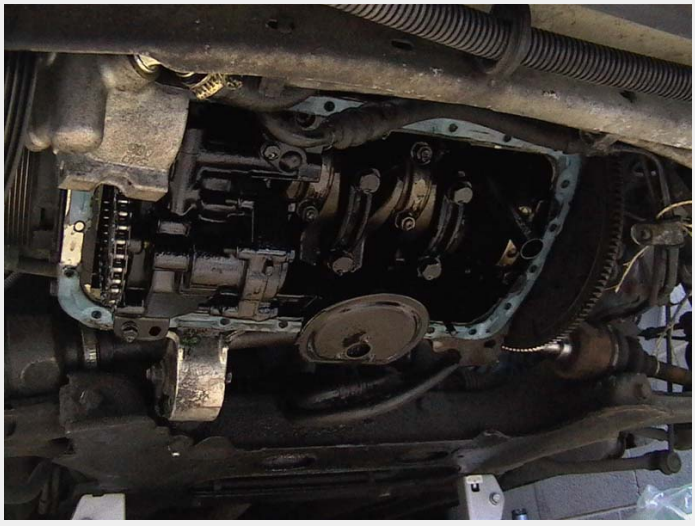
pompe Bosch 326 000km ZX TD Break 211 000km pompe Bosch

Age: 47

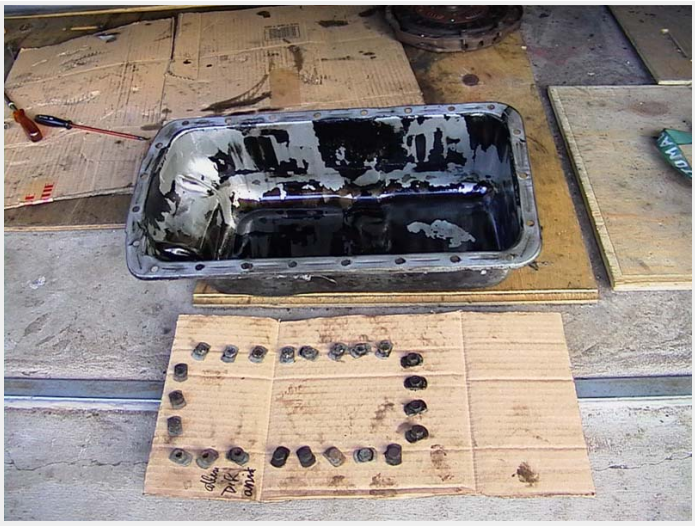


Pour le joint de carter, il y a un vrai joint qu'il convient de monter à la pate à joint, ce que je n'avais pas fait la première fois, du coup ça a fuit au niveau du palier de vilebrequin (il y a une discontinuité dans les pièces du bas moteur).
La seconde fois, je l'ai remonté en mettant de l'autojoint OR des deux cotés du joint papier et ça a tenu visiblement 1 an et demi car il semblerait qu'il fuit à nouveau.
Je n'ai pas encore regarder d'ou cela vient mais je crains que cela ne vienne de la.
Le carter moteur avec la pate:

Le coté bloc moteur: on voit bien les restes de joint:



pour ma part ça fuyait coté poulie d'alternateur.
Un conseil, au démontage, repère bien les vis, sur la TD en tout cas, elles ne sont pas toutes du même type ni de la meme longueur:



Pour ma part, j'attends que les températures remontent un peu ici dans l'Est et je vais me mettre sous la voiture, objectif:
Un bruit à l'avant gauche, probablement une rotule.
Voir pourquoi j'ai à nouveau des gouttes qui tombent sous la voiture (joint de carter .....à resserer ...?, sera ce suffisant, je crains que non)
Controler mon train arrière qui ne montre pas de sympthomes de fatigues mais que j'aimerais remettre en état (au cas ou il commencerait à se dégrader) avant qu'ilne soit trop tard.

A + et bon réveillon de la St Sylvestre

_____
ZX TD avantage 1993 331 000km .

ZX TD break Fugue 2005 211 000km

Revenir en haut profil mp email

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 30 Déc 2006, 22:38 Sujet du message: citer editer

CneNemmo a écrit:

> Controler mon train arrière qui ne montre pas de symptômes de fatigues mais que j'aimerais remettre en état (au cas ou il commencerait à se dégrader) avant qu'ilne soit trop tard.
>
> A + et bon réveillon de la St Sylvestre

Salut, moi j'ai acheter le kit de roulement de bras, histoire de refaire celui que j'ai démonté de ma voiture, il avait le symptôme "Gordini".

28€ pour les 2 cotés, pour un kit il y a 2 roulements, un joint spi, et 2 bagues en métal.

le tout en image.

Par contre, je ne sais pas c quand que je vais faire le remplacement.

Pour le jeu de silent bloc, j'ai pas pris, car les miens semblent OK, on verra sa de plus pres.

Revenir en haut profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 30 Déc 2006, 22:44 Sujet du message: citer editer

+1 pour le remplacement des colliers par des colliers vissés, c'est bien plus pratique pour intervenir ensuite

Tes photos et commentaires sont toujours bien utiles et bien précis
Je verrai aussi au printemps pour mon carter. C'est vrai que ce joint a l'air assez difficile à réussir, et que ça ne reste pas étanche 10 ans

Je ne suis jamais intervenu sur le train AV ou AR et ça m'intéresse de voir comment ça se présente : tes photoreportages pour la rotule et la réfection du train AR seront les bienvenus
Demain je change mon optique de phare : j'ai fait le repérage du faisceau lumineux sur le mur ce soir à la tombée de la nuit (©TechniKaZePat™) et je le mettrai en place demain matin au jour.

Bon réveillon également à tous ceux qui ont participé à ce Topic. La peau du dos de mes mains rapées par les pignons de la distribution aura juste fini de repousser pour ce réveillon : CneNemmo je crois que pour ma prochaine intervention sur la distri je me munirai de clefs polygonales à cliquet.

Revenir en haut profil mp email

Rick
Membre accroc

Inscrit le: 22 Aoû 2005
Messages: 6293
Localisation: Moselle/Thionville

Voitures: Xsara "Pallas - Exclusive" 1.8i 16v. Ex: ZX Aura TD, ZX Prestige 1.4i cassée.

Age: 22

Posté le: 31 Déc 2006, 13:56 Sujet du message: citer editer

habibzx a écrit:

> **CneNemmo a écrit:**
>
> > Controler mon train arrière qui ne montre pas de symptômes de fatigues mais que j'aimerais remettre en état (au cas ou il commencerait à se dégrader) avant qu'ilne soit trop tard.
> >
> > A + et bon réveillon de la St Sylvestre
>
> Salut, moi j'ai acheter le kit de roulement de bras, histoire de refaire celui que j'ai démonté de ma voiture, il avait le symptôme "Gordini".
>
> 28€ pour les 2 cotés, pour un kit il y a 2 roulements, un joint spi, et 2 bagues en métal.
>
> Par contre, je ne sais pas c quand que je vais faire le remplacement.
>
> Pour le jeu de silent bloc, j'ai pas pris, car les miens semblent OK, on verra sa de plus pres.

Tu les a acheté ou? Car 28€ c'est vraiment pas chère, surtout pour les 2 cotés!

Membre du CSPZX. Comité de Soutien et de Protection de la ZX.
Membre non pratiquant du CCDDS. Comité Contre les Diesels Déguisées en Sportives.
http://rickcity.miniville.fr/

Revenir en haut profil mp email

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 31 Déc 2006, 17:46 Sujet du message:

citer editer

AD, avec une petite remise.

Je mettrais plus tard la reference pour les interaissés.

Revenir en haut

profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 02 Jan 2007, 13:03 Sujet du message:

citer editer

En enlevant le phare, j'ai une pièce de fixation qui m'est restée dans la main. La neuve à remettre :

op_stop(); ;op_start();

Et la nouvelle durite du couvre-culasse pour remplacer celle qui s'était fendue au remontage de la culasse :

op_stop(); ;op_start();

Revenir en haut

profil mp email

---

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 02 Jan 2007, 21:12 Sujet du message:

citer editer

combien coute le correcteur de phare ?
merci.

Revenir en haut

profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 03 Jan 2007, 09:20 Sujet du message:

citer editer

Sans réduction, j'en ai chez Citron pour :
- correcteur de phare : 8,62 € HT
- bague : 1,02 € HT
- durite : 5,16 € HT

Je crois que j'aurais pu éviter de casser le correcteur de phare si j'avais exercé un mouvement de rotation sur l'agrafe qui retient le phare au moment de le sortir, ce qui provoque un relâchement de la pression exercée par l'agrafe.

Le changement de la bague de serrage est facultatif, mais j'ai préféré la changer.

Revenir en haut

profil mp email

---

habibzx
Membre régulier

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 1390
Localisation: Vitrolles

Voitures: ZX TD. . . . . .
Mobylette: Z1000

Age: 29

Posté le: 03 Jan 2007, 12:58 Sujet du message:

citer editer

Merci.

Revenir en haut

profil mp email msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 03 Jan 2007, 19:10 Sujet du message:

J'ai un peu galéré pour changer ce correcteur de phare.

Pour visser la bague derrière le correcteur, il faut déclipser le radiateur et le support des ventilateurs du radiateur pour gagner un peu de place.

Ensuite il faut plaquer et visser la bague en même temps pour faire avancer l'ergot du haut du premier cran au deuxième cran :
op_stop(); ;op_start();

Là où ça s'est vraiment compliqué, c'est au moment de régler le phare : l'agrafe du bas se déboîtait car le phare touchait le pare-choc qui avait subi 2 chocs à cet endroit (des madames en 4x4 qui reculaient : oh je ne vous avais vu). On voit bien la différence de niveau entre le support gauche que les chocs ont fait remonter et le support droit (bouclier démonté) :

op_stop(); ;op_start();

op_stop(); ;op_start();

J'ai donc réglé le niveau du pare-choc/bouclier (en fait il y a des vis de réglage qui sont accessibles sans le déposer), et j'ai pu ensuite régler mon phare.

J'en ai profité pour mettre 2 ampoules H4 VisionPlus

Voilou, la suite prochainement avec la durite à changer et puis ça sera tout pour cet hiver

Revenir en haut profil mp email

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 06 Jan 2007, 18:30 Sujet du message:

Voilà, ma durite d'huile qui était fendue est remplacée.

Merci CneNemmo, j'ai fait comme tu l'avais conseillé : j'ai déposé le démarreur et j'ai dégrafé toutes les durites pour sortir le cylindre de remplissage d'huile et pouvoir échanger la durite.

Même si c'est un peu le monde à l'envers que je rédige un tuto sur le changement de JdC, je m'y suis attaqué pour participer à l'entraide sur CC. Dès que fini, je le transmets à Pat pour lecture éclairée, puis la version définitive à Benja pour publication.

Revenir en haut profil mp email

Benja
Administrateur

Inscrit le: 13 Fév 2005
Messages: 14405
Localisation: Cagnes (06)

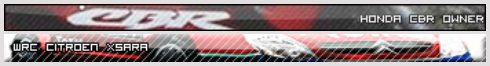
Voitures: Xsara VTS HDI Sport

Age: 27

Posté le: 06 Jan 2007, 19:11 Sujet du message:

Grand merci à toi Kara !
La belle roule alors ? Sans encombre ?

_____
Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!



Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i

Revenir en haut profil mp email www msnm

KaraPitchou
Optimum Team

Inscrit le: 04 Nov 2006
Messages: 345

Voitures: 306 1.9D, Xsara HDi 110, Partner 1.9D

Age: 48

Posté le: 06 Jan 2007, 19:51 Sujet du message:

Oui, impeccable pour l'instant, mais je n'ai pas fait plus de 200 km. C'est bien parti mais ça reste à suivre .

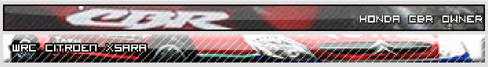
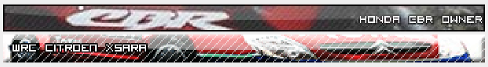
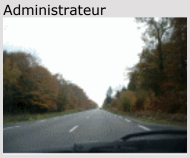
Revenir en haut profil mp email

Benja
Administrateur

Posté le: 06 Jan 2007, 19:56 Sujet du message:

Croisons les doigts .

_____
Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!

 Inscrit le: 13 Fév 2005 Messages: 14405 Localisation: Cagnes (06) Voitures: Xsara VTS HDI Sport Age: 27	 Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i
Revenir en haut	profil mp email www msnm
Benja Administrateur Inscrit le: 13 Fév 2005 Messages: 14405 Localisation: Cagnes (06) Voitures: Xsara VTS HDI Sport Age: 27	Posté le: 10 Jan 2007, 08:14 Sujet du message: citer editer Voilà le tuto est disponible ici : http://www.citroen-compactes.com/Download/Tutorial/ZXJointCulasse.pdf Et dans la rubrique "Manuels Disponibles" en tête de base de connaissances. Post fermé. *Edit Pat : Lien temporairement invalidé.* *Edit Pat : Lien valide.* _________________ ***Vous n'imaginez pas tout ce que Benjamin peut faire pour vous!***  Ma Xsara VTS HDI - Ma CBR 600 F4i
Revenir en haut	profil mp email www msnm
The Pat Administrateur  Inscrit le: 13 Fév 2005 Messages: 7635 Localisation: Bouse-land Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110	Posté le: 10 Jan 2007, 16:44 Sujet du message: citer editer Ne téléchargez pas encore le document, Karapitchou va y apporter des modification, le faire mûrir. _________________ Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110 Ma Zx Volcane Td Mes 2 roues -_- Leck mi am àrsch ! Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?
Revenir en haut	profil mp email www
The Pat Administrateur Inscrit le: 13 Fév 2005 Messages: 7635 Localisation: Bouse-land Voitures: Zx Td volcane - Xsara Vts Hdi 110	Posté le: 11 Jan 2007, 19:07 Sujet du message: citer editer Lien valide, tuto modifié; bonne lecture. **Merci à Karapitchou** _________________ Ma Xsara 2.0 VTS Hdi 110 Ma Zx Volcane Td Mes 2 roues -_- Leck mi am àrsch ! Ce sont les meilleurs **crus** qui donnent les plus fortes **cuites**. Quand on étrangle un Schtroumpf , il devient de quelle couleur ?
Revenir en haut	profil mp email www

Montrer les messages depuis: Tous les messages | Le plus ancien en premier | Aller

nouveau | verrouillé **Le forum des Citroën-compactes Index du Forum -> Base de connaissances**

Toutes les heures sont au format GMT + 1 Heure

Page 1 sur 1

Surveiller les réponses de ce sujet

Sauter vers: Base de connaissances | Aller

Mettre [Résolu] | Mettre [Délestage] | Type de sujet | Rien

Vous **pouvez** poster de nouveaux sujets dans ce forum
Vous **pouvez** répondre aux sujets dans ce forum
Vous **pouvez** éditer vos messages dans ce forum
Vous **pouvez** supprimer vos messages dans ce forum
Vous **pouvez** voter dans les sondages de ce forum
Vous **pouvez** modérer ce forum

Réponse rapide:

B | i | u | Quote | Code | URL | Img

Astuces : Appliquez directement les styles sur un texte que vous se

Réponse en citant le dernier message

Attacher sa signature (les signatures peuvent être modifiées dans le profil)

Prévisualisation | **Envoyer**

Aller au Panneau d'administration

Powered by phpBB © 2001, 2005 phpBB Group
Traduction par : phpBB-fr.com

Inscriptions bloqués / messages: 219 / 0

Votez pour le forum sur le Bottin des forums